Nro. 44

EDITORIAL ABRIL

JULIO° 1964

Parabrisas

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVIL Y EL TURISMO $ 50

EL COLECTIVO ¿ANGEL O DEMONIO?

ROAD TEST: CHEVROLET SUPER

GRAN SUPLEMENTO DE TURISMO

En Uruguay $ UR. 8

https://argentoteca.blogspot.com

Más largo, más amplio, con mayor espacio interior, con asientos cómodos y mullidos. La majestad y grandeza del VALIANT III se ven también en su técnica. Incorpora los más avanzados refinamientos mecánicos: alternador, motor "Slant Six" de 137 HP., frenos con Duo-Servo y nuevo diferencial que aprovecha al máximo la potencia extra.

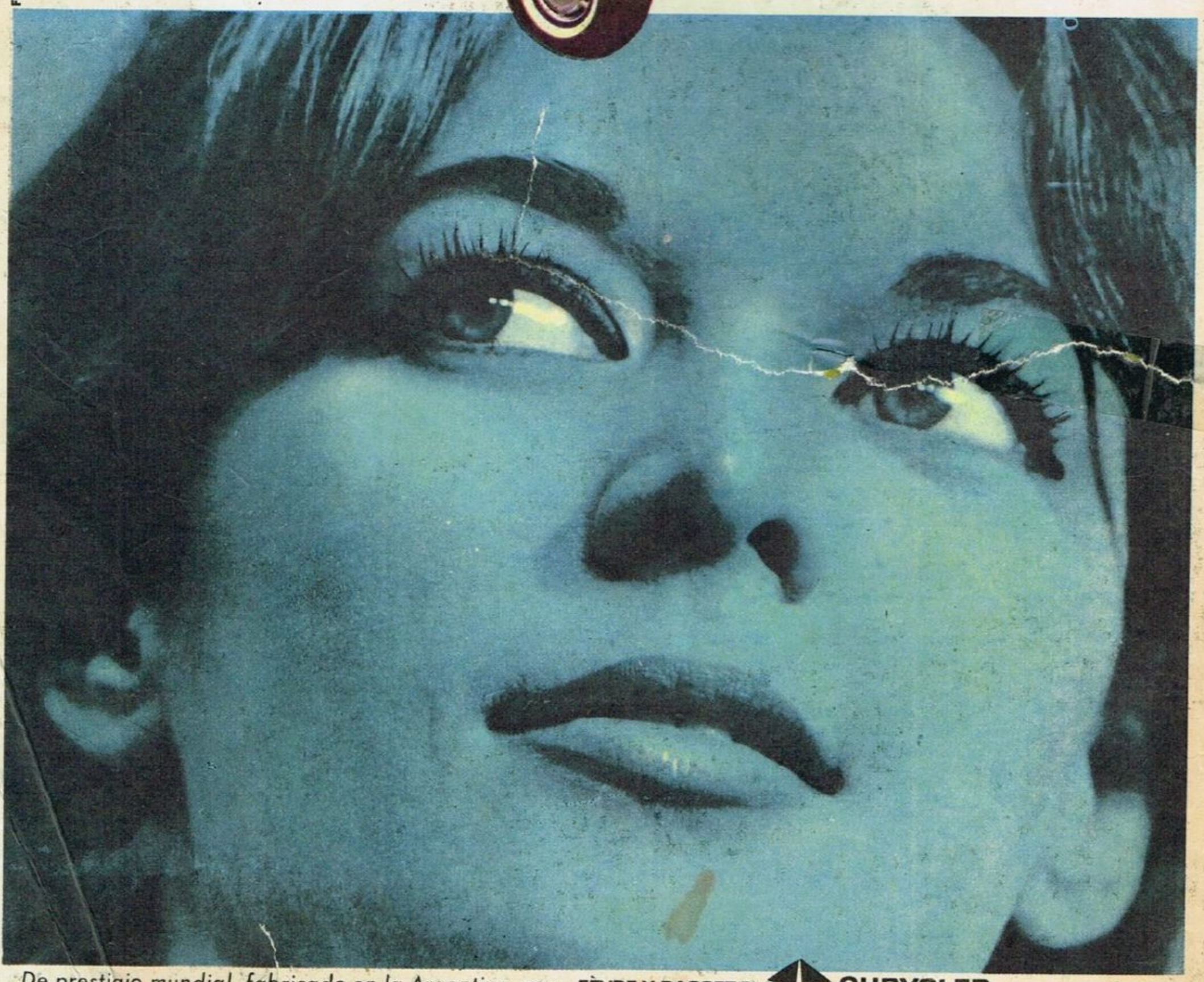
Como Ud. lo soñó... es realmente GRANDE el

VALIANT III

DE CHRYSLER

Fernández • Baiza

TODOS LOS ACCESORIOS
YA ESTAN INCLUIDOS EN
EL PRECIO DE SU VALIANT II



De prestigio mundial, fabricado en la Argentina por: FÈVRE Y BASSET LTDA S.A.

CHRYSLER ARGENTINA S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

PARABRISAS

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVILISMO Y EL TURISMO

SUMARIO

ROAD TEST No. 29	Hoy probamos el Chevrolet Super	28/33
PRESENTACIONES DE PARABRISAS	Seguridad bajo el signo de Sigma	38/39
	Ginebra. - Edición 34ª	46/49
	Buick Riviera-Silver Arrow. - Corto viaje al futuro	60/61
GRAN SUPLEMENTO DE TURISMO	Buenos Aires: Guía de la gran ciudad	50
ECONOMIA DEL AUTOMOVIL	El auto cuesta menos que antes	74/77
SOLUCIONES DE TRANSITO	Cangallo	40/41
UD. Y EL AUTOMOVIL ¿SE CONOCEN?	Frío, tibio, caliente. Sistema de refrigeración	70/73
SERVICIO JURIDICO DE PARABRISAS	El peatón es culpable	56/58
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Precios de autos 0 Km.	97
	Precios actuales de los autos usados	92/97
PERFIL DE LA CIUDAD	Vuelta la mula al trigo	52/54
EL SEGURO DEL AUTOMOTOR EN LA ARGENTINA	El colectivo, ¿ángel o demonio?	24/26
	El que rompe, no paga	34/36
DEPORTES	Olas nuevas en el deporte	88/89
	Objetivo: batir a Ferrari	90
MISTERIOS DE LA VIDA MODERNA	Cinco pasos en las nubes (Usted y el mecánico)	62/64
MOTOS Y MOTONETAS	Aquí está la Puma Super Sport 200	79/82
NOTAS TECNICAS	Despeje	42/45
	Pirueta especial: Motaloy	84/86
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	5/21
NOTAS UTILES	Novedades a través del parabrisas	22/23
	Noticiero argentino	66/69
SECRETEANDO	La sobremesa del secretario técnico	98

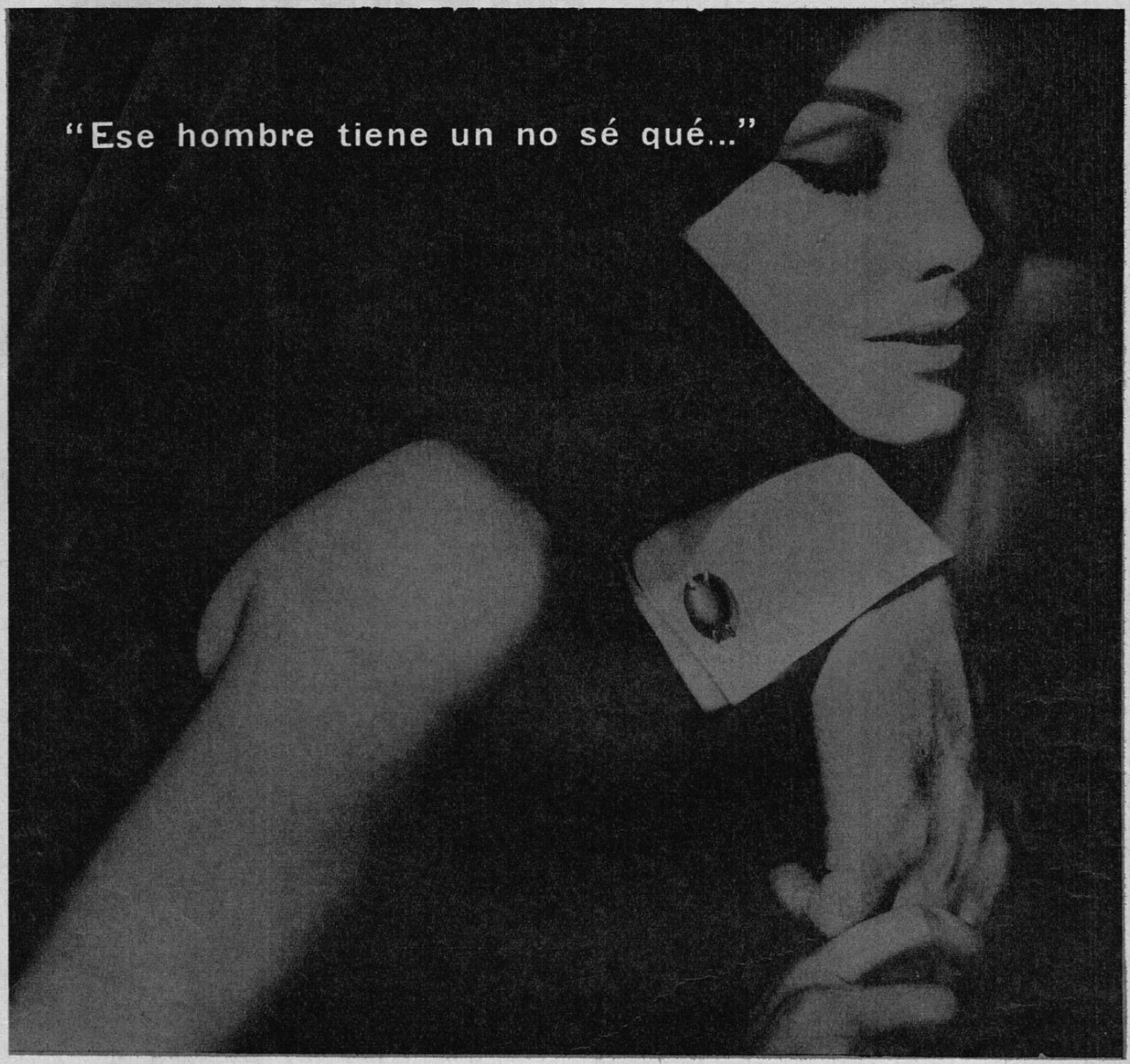
44 AÑO V Julio 1964 este número aparece el 18 de junio

Director: CESAR CIVITA
Secretaria Técnica: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n)
GUILLERMO MARTIRE
CARLOS MARCELO THIERY
Secretario de Redacción: JUAN CARLOS HERME
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Director de Publicidad: MARCELO CUIDET
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsales en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musih, Arturo Pellet, Norberto Alvarez Ojea. FOTOS: Carlos Parera, William Fredes, Carlos Alberto Bianco, Enrique Bianco. DIBUJANTES: Rubens Couso, Roberto Regalado.

Publicación mensual de la Editorial Abril, S. A. Redacción: Avenida Alem 884, 3er. piso, Capital Federal. T. E. 31-1431. Buenos Aires, República Argentina. Publicidad: 32-7134. Redacciones: En Brasil: Rua João Adolfo 118, San Pablo. En Francia: rue Halévy 8, Paris IX, Tel. Opera 3577. En Italia: vía San Damiano 2, Milano. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven colaboraciones no solicitadas. Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos., S. R. L., Solís 585. Interior y Exterior: RYELA, S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Capital Federal. PARABRISAS está adherida al Instituto Verificador de Circulaciones. Suscripción anual: $ 550 por envío simple y $ 650 por envío certificado. Ediciones atrasadas: $ 55 el ejemplar; agregar $ 10 para envío certificado. Carpeta: $ 100 a suscriptores y $ 160 al público. Para estos pedidos dirigirse a RYELA S. A. I. C. I. F. y A., Piedras 113, Capital Federal, personalmente o por carta con giro postal o cheque sobre Buenos Aires a nombre de RYELA S. A. I. C. I. F. y A.

https://argentoteca.blogspot.com



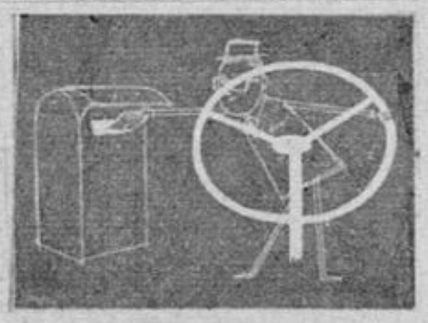
TIENE EL ATRACTIVO DE LOS HOMBRES QUE USAN ICE BLUE

En todo momento su forma de actuar revela amplia seguridad, tiene magnetismo... personalidad... El sabe lo que quiere, por eso, prefiere ICE BLUE Aqua Velva, loción para después de afeitarse. Sus propiedades humectantes entonan y vivifican su piel. Disfruta durante todo el día de una fragancia intensamente fresca, es el personalísimo y varonil perfume ICE BLUE.

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas

Avda. Alem 884, 3er. piso, Cap. Fed.



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Avenida Alem 884, 3er. piso, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente PARABRISAS extenderá su servicio de correo para satisfacer mayor cantidad de solicitudes.

PREGUNTA EN V

1) ¿Qué fábrica diseñó por primera vez un motor V8, y en qué año?

R. Rolls-Royce fabricó en el año 1908, aproximadamente, un V que creemos es uno de los primeros, si no el primero que entró en producción.

2) ¿Han testeado la pick-up F-100?

R. No, señor.

3) Tengo un Ford '59. Me han aconsejado que cambie el filtro de aire en seco por uno en baño de aceite. ¿Es posible? ¿No habría problemas de lugar?

R. Si usted hace mantenimiento adecuado de su filtro seco, éste debe funcionar bien. No creemos que logre grandes ventajas con un filtro de baño de aceite.

4) ¿Cuántos H.P. tiene el motor del Ford 1959? ¿Qué consumo? ¿Cuál es la velocidad máxima y de crucero?

R. Depende. El Seis tenía 145 HP; de los V8, el de 292 pulgadas tenía 200 HP; el de 332 pulgadas, 225 H.P., y el de 352 pulgadas, 300 HP.

5) ¿El F-100 '60 tiene amortiguadores de doble o simple acción?

R. Doble acción.

C.E.M., Concordia, E. R.

PANEM ET CIRCENSIS

1) Soy asiduo lector de PARABRISAS, *y con sorpresa encontré en el Nº 29, en el test del Peugeot 403, un error atribuible a desconocimiento de la historia o a un error de imprenta... Dice: "Un detalle interesante es el del techo corredizo, que debiera ser estandarizado en más automóviles, especialmente para su venta en países como el nuestro, donde en el verano impera la calígula (no confundir con Canícula, que era un emperador romano célebre por su megalomanía y crueldad)..." El error está en que Calígula era el emperador romano célebre por su crueldad, y canícula es el período de mucho calor... Gran parte de los lectores que desconocen la historia podrían un día afirmar algo que no corresponde...*

R. Era un chiste. Aclaramos que el redactor que hizo esa nota es un apasionado de la historia de las civilizaciones antiguas y se tutea no solamente con Calígula, sino también con Aristóteles, Imhotep, Akenatón, Tiberio, Artajerjes, Nabucodonosor, y otros nenes de la época. Mucho. ¿No?

OSCAR R. MOLINARI, Colonia Seré, P.B.A.

STUDEBAKER

1) ¿Cuántos cilindros tiene el Studebaker '46 y qué diámetro? ¿Son sincronizadas las tres velocidades?

R. Hay dos series de Studebaker, el Campeón (Champion) con 6 cilindros de 3" × 4", y el Commander, con seis cilindros de 3 5/16 × 4 3/8". La 2ª y la 3ª son sincronizadas, la primera no. No poseemos los otros datos que usted solicita.

LUIS CLEMENS, Alvear, Ctes.

SIMPLE Y DOBLE

1) Tenemos una pick-up Jeep '60 simple tracción. ¿Podría convertirse a doble tracción?

R. Debe ser factible, pero creemos que su costo debe ser muy elevado, puesto que se trata no solamente de la doble tracción, sino de la caja reductora de alta y baja. Entre costo y materiales y mano de obra, creemos que más vale la pena comprarse un Jeep doble tracción nuevo o usado.

G. N. FERRARI, Capital Federal.

SM 1500

1) Tengo un sedan Singer SM 1500 '51, 4 cilindros..., es muy ruidoso de válvulas. Desearía

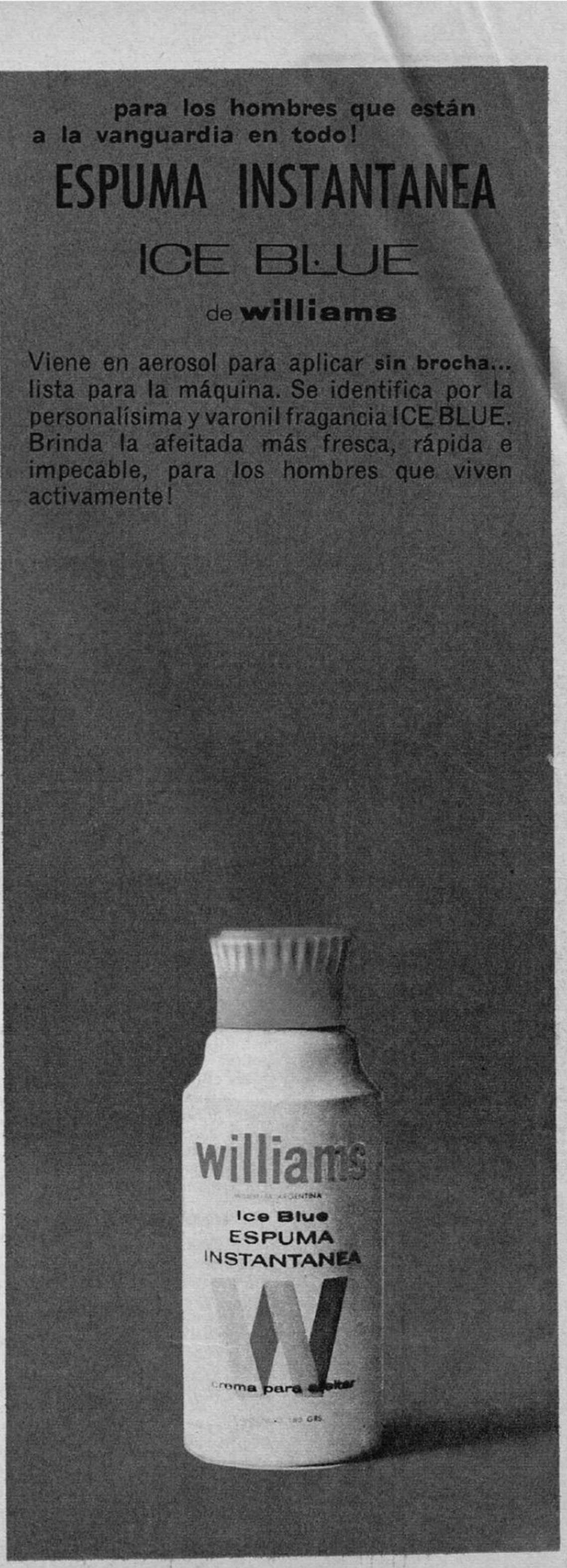
para los hombres que están a la vanguardia en todo!

ESPUMA INSTANTANEA

ICE BLUE

de **williams**

Viene en aerosol para aplicar **sin brocha...** lista para la máquina. Se identifica por la personalísima y varonil fragancia ICE BLUE. Brinda la afeitada más fresca, rápida e impecable, para los hombres que viven activamente!

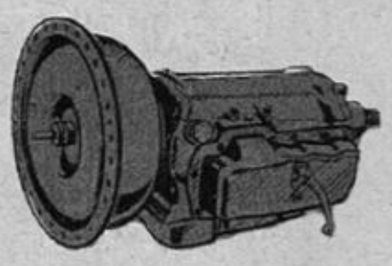


https://argentoteca.blogspot.com

ACCESORIOS y REPUESTOS
de CARROCERIA
Para todo tipo de automotor
LA LINEA MAS COMPLETA
DE PLAZA
SIEMPRE EN LA MEJOR CALIDAD

Ventas: TRIUNVIRATO 3519/23
51-3852-4974
Fábrica y planta de colocación
TRIUNVIRATO 3655 Cap.
CROMOSOL S.A.

CAMBIO ó
REPARACION
de CAJAS
de VELOCIDAD
EN EL DIA!



HYDRAMATIC POWERGLIDE FORDOMATIC
JETAWAY TURBOGLIDE MERCOMATIC
DYNAFLOW POWERFLITE

Contamos para ello con el equipo mejor y más completo de herramientas, como así también un gran stock de repuestos legítimos, todo lo cual garantiza una perfecta reparación.

AL INTERIOR
ENVIAMOS CAJAS PROBADAS Y REGULADAS
HECTOR NAZAR S. A.
PEÑA 2934 - CAP. Tel. 82-1472
ESPAÑA 1118 - CAP. Tel. 21-5465
ROCHA 1478 - CAP.

NUEVA
FIAT
REPUESTOS
ACCESORIOS
FIREP
S. R. L.
J. B. JUSTO 6199
Tel. 67-5581

EROSA y
ANGIO
Hnos. s. a.
CONCESIONARIO OFICIAL
DI TELLA
Bdo. de IRIGOYEN 1051 • 26-6652

6 ◉ PARABRISAS

Correo Parabrisas

saber luz de válvulas de admisión y escape, tipo y luz de bujías, luz de platinos. ¿Qué potencia tiene el motor en HP? ¿Fuente de repuestos?

R. Admisión, 0,1 mm; escape, 0,15, en caliente. Champion Nº 8 a 0,6 mm. Platinos, 0,3 mm. El motor desarrolla 8 HP. La única fuente de repuestos de coches ingleses que nosotros conocemos es Arneli y Cía., Cabildo 882, Capital Federal. Debe haber, empero, otras casas. E.I.N., Lanús Este, P.B.A.

BOMBA DE ACEITE

1) ¿Es nacional o importado el motor del Auto Unión?

R. Nacional, aunque no sabemos si aún se incorporan piezas importadas.

2) ¿Es deficiente su lubricación por no tener bomba de aceite?

R. Los motores de dos tiempos no tienen bomba de aceite, sino que el lubricante va mezclado en la nafta. La lubricación es perfectamente adecuada. Lo prueban millones y millones de motores de 2 tiempos empleados en motos, lanchas, autos, aplicaciones industriales, etc.

3) ¿Cómo funciona la rueda libre?

R. Tiene unos rodillos que funcionan sobre rampas contenidas en una pieza cilíndrica. Al girar en un sentido, los rodillos caen al fondo de las rampas permitiendo el accionamiento libre; en el otro sentido, suben las rampas y se bloquean contra la pared interior de la pieza cilíndrica, trabando y produciendo tracción positiva.

4) ¿Tiene la dirección de Vicente Formisano?

R. Union Cars, Vicente López y Austria, Capital Federal. Un Unionista, s/dirección.

HOMBRE O RATON

1) Comunico a usted que si se tiene valentía, debe decirles a los lectores que sí, pueden utilizar los mapas desplegables de esa hermosa revista, pero que no vayan a confiar en el mapa que apareció en el Nº 38 bajo el título "Red Caminera Principal de la República Argentina"... Hace más de dieciocho meses que se pavimentó la ruta que une Armstrong con Las Rosas. Faltan varios caminos en La Pampa... Falta la ruta que une Rojas con Pergamino y con Junín... Rojas no figura para nada, y eso que es cabecera de partido... Parece que para la gente que hizo el mapa, Rojas no existe...

R. Usted mismo lo está diciendo..., es red "principal" de caminos, y por lo tanto no se cuentan las carreteras auxiliares o de corto recorrido. Para poder hacer figurar todos los caminos, desde carreteras hasta huellas, que hay en el país, haría falta un mapa de dos metros cuadrados por lo menos. Referente a Rojas, por cierto que no desconocemos su importancia, pero si la memoria no nos falla, hay solamente en la provincia de Buenos Aires 145 partidos. No podemos hacer figurar los 145 en un mapita de esas dimensiones, ¡No le pida peras al olmo, por favor...!

2) ¿Por qué su revista publica el automóvil Henry J aparte de los Kaiser o Frazer, ya que es hijo de la misma madre? Pues si figura el Kaiser Manhattan y Frazer, el H-J es de la misma empresa americana. ¿Por qué?

R. ¿Nos repite la pregunta, por favor?

3) He visto que en PARABRISAS 39 *aparecen tres o cuatro amigos que tienen manuales del Henry-J. No sé quién los puede apreciar, amén de que el propietario quiera saber algo por dentro, pues este sapito no rompe piezas ni por broma, y eso que yo soy un bestia en lo que se refiere a trato...*

R. Celebramos que usted sea tan acérrimo partidario del Henry J, Pero todos los autos se rompen algún día.

4) ¿Qué presión les corresponde a los neumáticos 650-670 x 16?

R. Si usted tuviera el manual, no tendría que hacer esta pregunta. Nosotros no tenemos, pero le calculamos 25 libras a esas cubiertas.

5) A su criterio, ¿es conveniente usar en los motores de cuatro tiempos un pequeño porcentaje de aceite lubricante en la nafta?

R. Puede utilizarse, no aceite lubricante común, sino Top-Oil, vendido por varias firmas fabricantes de aditivos. No tenemos experiencias que nos permitan recomendar o "desrecomendar" el Top-Oil.

6) Tenemos una Rambler Cross-Country 63, si se la apura acelerando contra el piso en segunda, pistonea, aún con nafta especial. En las mismas condiciones, el Henry J no lo hace... ¿qué me cuenta?

R. La Cross-Country tiene más compresión que el Henry

RECTIFICACION
de MOTORES

DE BAJA CILINDRADA
Motocicletas, motonetas, microcoupes,
De Carlo, Isard, NSU, DKW, Citroen 2 cv, Institec, Goliath, Saab, Fiat 600, Renault Dauphine y Volkswagen, con máquinas modernas.
FABRICACION de REPUESTOS
Casa GRAF S. C.
FRANCISCO HUE 572
San Andres F.C.G.B.M.

BUJES Byc M.R.

AUTOLUBRICADOS
Para el equipo eléctrico de automotores tractores, máquinas agrícolas. Para motores eléctricos, industrias, etc.

Es un producto de
BROSIO Y CIA. S. R. L.
Florencio Varela 1662
AVELLANEDA - 22-9937

TALLER
ESPECIALIZADO
CITROEN 2CV
"ANTARTIDA"
TECNICA DE AVANZADA
EN SUSPENSION,
DIRECCION, MOTOR y CAJA
Av. Juan B. JUSTO 1281 Bs. As.
Tel. 77-6283

NUEVO 9
Super ISARD 1204
4 CILINDROS
63 HP
150 Km. Hora
ARBOL DE LEVAS A LA CULATA
VALVULAS A LA CABEZA
CAPACIDAD 5 PASAJEROS
AGENTE OFICIAL
ALSINA 2114/28
47-1426
Buenos Aires
REPETTO

CARBURACION
"ALFREDO"

EL "CRACK"
DE LAS FALLAS
ESPECIALISTA EN ECONOMIA DE COMBUSTIBLE PUESTA A PUNTO
ARRANQUE INSTANTANEO Y
DIAGNOSTICO DEL AUTOMOVIL
AREVALO 1333, Cap.
Casi esq. Córdoba

https://argentoteca.blogspot.com

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

"ARSE" S.R.L.

LE OFRECE LA MEJOR ATENCION PARA SU VEHICULO Y GARANTIA EN TODOS SUS TRABAJOS

- AUTO RADIO
- VELOCIMETROS e INSTRUMENTAL
- LIMPIAPARABRISAS
- ACCESORIOS ELECTRICOS

HORARIO lunes a sábado 8 a 12 y 14 a 21 hs.

CORONEL DIAZ 2017
Tel. 80-1556 - Cap.

CHAPA Y PINTURA

AUTO UNION

SERVICE AUTORIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS
REPARACIONES EN GENERAL

ESPECIALIDAD DKW
IGNACIO GIRO
UGARTECHE 3288 Tel. 71-9751

PEUGEOT

Citroën

REPUESTOS Y ACCESORIOS
IMPORTACION FABRICACION

establecimiento
TATEOSSIAN Hnos.
CABELLO 3363/65
(Alt. Las Heras 3400) Bs. As.
T. E. 71-3952 y 72-3957

SERVICE ESPECIALIZADO

- MECANICA INTEGRAL
- REPUESTOS y ACCESORIOS

Renault

REPUESTOS LEGITIMOS PARA MODELO 1951 (4.c.v.)

SALTA 1160 - T. E. 23-8913

Correo Parabrisas

J. Tiene más potencia específica. No se olvide que la rural Cross-Country pesa mucho más que un Henry J.

HINCHA FURIOSO DE "PARABRISAS" Y "HENRYJOTISTA" HASTA LA MUERTE, Berisso, P. B.

MAGIA PLACENTERA

1) Los felicito sinceramente por las "Tablas Mágicas de PARABRISAS". *Trabajo en una concesionaria IKA, CAPESA, de Ruta 8. Aprendí a manejar a los 11 años, y también a cuidar los coches... Por eso veo con pena cómo tratan a los coches chicos en nuestro país... Hay coches que a los 20.000 km. entran en el taller para ajuste de motor; otros a quienes un forro de embrague no les dura ni dos meses... En la actualidad, me atrevería a decir que más del 50 % de los coches chicos que circulan están mal manejados, y todo por el arcaico concepto de creer que un Renault se maneja de la misma manera que un Ford 85. Vale decir, andar a 30 en 3°, arrancar de parado en 2°... ¿Esa gente no siente el tironeo de ese motor que está forzándose al máximo para levantar vueltas?...*

..Esa misma gente es la que después le dice a Ud.: "El coche que me vendió es una calamidad, gasta un litro de aceite cada 200 kilómetros..." Mi Dauphine '62 tiene ya 60.000 kilómetros, ando 200 km., lo uso con Molykote, y el motor funciona perfectamente... Con este aditivo, el motor es más suave, buena adhesividad del aceite, cambiándolo cada 2.000 km., y sobre todo, limpieza del lubricante. El embrague y la crapodina de empuje son de fábrica...

R. Agradecemos mucho esta carta, y estamos completamente de acuerdo con las opiniones de nuestro lector en cuanto al correcto uso de los automóviles pequeños. Desde que nació PARABRISAS, estamos informando a la gente para el mejor uso de autos chicos en forma correcta. Con el tiempo, seguramente, nuestra prédica rendirá sus frutos.

J. O. U., Bella Vista, P. B. A.

FORD

1) Tengo un Ford-100, seis cilindros. ¿Aumentará su potencia poniéndole escape directo?

R. No, pero aumentará su concurrencia al Tribunal de Faltas.

2) ¿Qué es un tacómetro?

R. Un instrumento que indica la cantidad de revoluciones que el motor desarrolla por minuto.

3) ¿Es conveniente aplicarlo?

R. Sí, siempre que lo sepa usar. De lo contrario, no vale la pena.

4) ¿Dónde se provee?

R. Consulte con el señor Dieter Wenzel, 797-2204, Republiquetas 1440, Capital.

5) ¿Cuál es el valor del nombrado?

R. Consulte a la dirección indicada.

6) ¿Aumentaría rendimiento aplicándole un carburador de cuatro bocas? ¿Puede aplicarse? ¿Su costo?

R. Los carburadores de cuatro bocas son de tiro descendente y se han diseñado para colocar entre las dos hileras de un motor de cilindros en V. Si desea aumentar la potencia de su F-100, va a tener que hacerse un múltiple para dos carburadores de tiro horizontal. No tenemos idea de su costo.

Sin nombre, sin dirección.

PREGUNTAS RAPIDAS

1) ¿Es cierto que pronto se fabricará un Alfa-Romeo en la Argentina?

R. No. señor.

2) ¿Cuántos modelos de Ferrari se fabrican?

R. No tenemos la lista actualizada, pero recientemente introdujeron el modelo Berli-

Silvio GIANNINI

FABRICA AUTOMATICA DE CLIPS y BROCHES DE ACERO para baguetas de todo tipo y medida, para automotores

ANEXO:
ARTICULOS DE ALAMBRE EN GENERAL

Luis M. CAMPOS 3139
Lomas del Mirador
Tel. 67- 7642

FORD Falcon

SERRA LIMA S. A.

SALON DE VENTAS
Y SECCION REPUESTOS

Av. Sta. FE 3002 - tel. 83-4665/3281

Talleres: MANSILLA 3179/91
tel. 83-2134 / 5864

FABRICANTES DE ALFOMBRAS Y ACCESORIOS DE GOMA PARA AUTOMOTORES

Aconcagua M. R.

UNA MARCA DE PRESTIGIO QUE JERARQUIZA TODOS SUS PRODUCTOS

- ALFOMBRAS originales para cada vehículo
- ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
- SILENTBLOCKS
- JUNTAS ELASTICAS y/o MANCHONES
- PATAS de MOTOR
- GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA

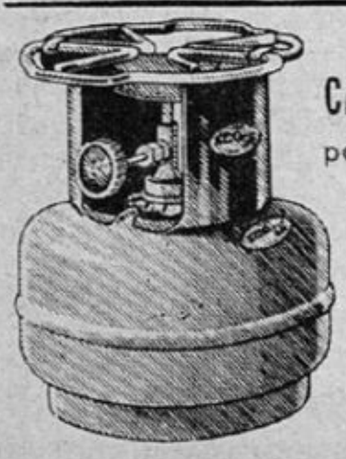
IKA · FIAT · Ford · CHEVROLET · STUDEBAKER · NSU

y una extensa línea de artículos para toda marca de automóvil, camión, furgón, jeep, etc.

M. PEUMAN R.
Industrial y Comercial

ESCRITORIO - DEPOSITO - VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR

VARELA 949
Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires



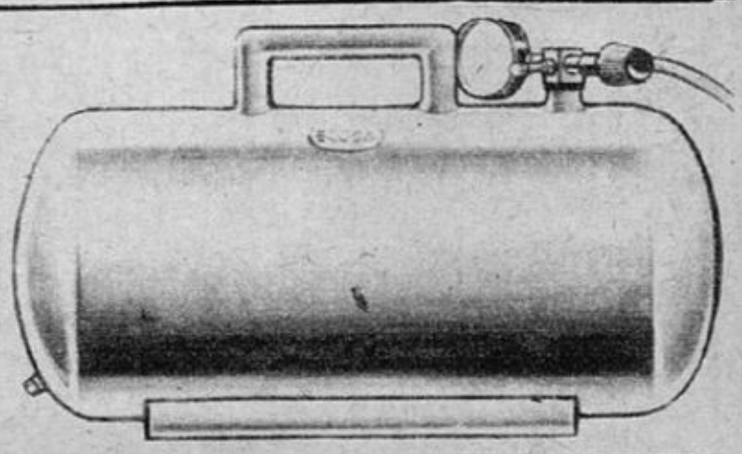
CALENTADOR portátil A GAS de garrafas de 1 y 2 1/2 kg.

lleve en su auto estos 2 productos ECO insustituibles!

INFLAGOMA portátil

Infla toda clase de neumáticos. Carga hasta 200 libras de aire

Tenga aire al instante y en cualquier lugar



PRODUCTOS ECO S.A. - Ameghino 557 - Villa Martelli - 740-3662

https://argentoteca.blogspot.com

DKW
MANEJE SU INVERSION
COMPRANDO UN
AUTO UNION

varios planes de financiación
CON RADIO Y CALEFACCION
Elija el color de su DKW en
GUILLERMO J. GAINZA PAZ
automóviles S.R.L.
En la rotonda de Av. del Libertador y Av. Gral. Paz
Talleres Propios
Autorizados DKW

TALLERES
"Juan B. Justo"
de JULIO NADER
Av. Juan B. Justo 3141/45
Tel. 55-9938 Cap.
FRENOS
BALANCEO DE RUEDAS
ALINEACION
SUSPENSION
TREN DELANTERO
AMORTIGUACION
SOLICITE TURNO POR TELEFONO

SERVICIO MECANICO
FIAT y CISITALIA
ENCENDIDO
CARBURACION
AUTO·ITALIA
SERGIO ZUFFA
SAN PEDRITO 370 Bs. As.

EROSA y ANGIO Hnos. s.a.
SERVICE AUTORIZADO DI TELLA
CONCESIONARIO OFICIAL
Bdo. de IRIGOYEN 1051
T. E. 26-6652-8754

Correo Parabrisas

neta 330, de cuatro litros de cilindrada y cuatro asientos (2-2).

3) ¿Qué fábrica produce los automóviles Lancia?

R. Lancia & Co., de Turín.

4) ¿En cuántos modelos se producen los automóviles Cisitalia?

R. La fábrica argentina Cisitalia ha discontinuado su producción. En Italia fabrican dos versiones, "spider" y cupé, de 850, con motor trasero "derivazione Fiat".

5) ¿Cuál es la velocidad máxima del Magnette dos carburadores?

R. No lo sabemos aún.

6) ¿Al aparecer el Magnette, dejará de fabricarse el Di Tella 1500?

R. No, señor, de ninguna manera.

7) Actualmente, ¿cuál es el automóvil más costoso?

R. Usted no aclara si en la Argentina o en el mundo. En nuestro país, sería el Ambassador de IKA; en el mundo, muy probablemente el Rolls-Royce Phantom V.

8) ¿Cuál es la velocidad máxima del Volvo 1600?

R. Hay muchas versiones y carrocerías. Deben andar entre 140 y 180, según puesta a punto y carrocería.

M. A. PEREYRA, s/dirección.

PREGUNTAS ORIENTALES

1) ¿Puede hacerse un viaje de 140 kilómetros, a 120 km/hora, en buena carretera, con gomas recauchutadas?

R. Depende mucho de que el trabajo haya sido bien hecho. Eso es lo fundamental.

2) ¿Es favorable para el motor un escape directo?

R. Depende del motor. Algunos pueden aprovecharlo, otros no.

3) ¿Es cierto que haciendo correr un auto a su velocidad máxima se le "saca el carbón", o es una de las tantas falacias del automovilismo?

R. Sí, es cierto, si el automóvil normalmente es conducido a poca velocidad.

4) ¿Ofrece alguna ventaja una bomba mecánica sobre una eléctrica?

R. No, señor. La bomba eléctrica es más costosa, pero ofrece la ventaja de que puede colocarse en cualquier parte, aun lejos del motor, evitando entonces los inconvenientes por recalentamiento típicos de bombas mecánicas.

5) ¿Recomendarían Uds. el uso de cinturones de seguridad en autos sport?

R, Sí, señor, rotundamente.

6) Tengo un Morris Oxford 1955. ¿Puede desarrollar 130? Mi velocímetro marcó 135 (descuento los cinco kilómetros como error).

R. Creemos que 130 es un poco mucho para ese autito. 120 sería bastante para un motorcito de válvulas laterales. Los velocímetros pueden tener errores de 10 %, "como quien no quiere la cosa", y a veces, mucho más, especialmente si han funcionado durante unos cuantos años.

7) ¿Qué velocidad máxima desarrolla el Chrysler 300?

R. No sabemos, 200, tal vez.

8) ¿Cuáles son los tres autos sport más rápidos que hay actualmente en el mundo?

R. Estarían entre Ferrari Super America, Aston Martin Zagato, Jaguar E, y Maserati 5 litros Persia. Todos andan por los 250.

ALFREDO AGUIAR, Carrasco, R. O. del Uruguay.

DIRECCIONES

1) Necesito direcciones de...

R. Auto Union G. m. b. H., Ingolstadt/Donau, Alemania Occidental; S. A. André Citroën, París XV; Fiat S. p. A., Corso Marconi 10, Turín, Italia.

UN LECTOR, Capital Federal.

ACENTO ALEMAN

1) En la palabra "diésel" ustedes siempre ponen un acento en la primera "e", lo que es incorrecto, puesto que es un apellido y no corresponde...

R. Según nuestro diccionario (Sapiens, Enciclopedia Ilustrada de la Lengua Castellana, Editorial Sopena Argentina, Buenos Aires, 1956), la palabra "diésel" figura con acento, tanto como apellido como definición del tipo de motor llamado "a combustión".

ROBERTO ERCK, Puerto Tabay, Misiones.

RUIDOS

1) ¿Es permitido por la policía el ruido producido por los Peugeot, Renault, Fiat, etc., equipados con silenciadores Abarth o similares? En mi Auto Unión suprimí el segundo silenciador. He transitado durante varios meses por las calles céntricas y nunca tuve problemas. ¿Habré encontrado siempre agentes de buen humor?

R. Ocurre que no puede de-

TALLERES "AÑASCO" S.A.I.C.I.
PEUGEOT
• MECANICA EN GENERAL
• CHAPA PINTURA
• TAPICERIA
• BALANCEO
• ALINEACION de DIRECCIONES
SERVICE AUTORIZADO
EN EL CENTRO GEOGRAFICO DE LA CAPITAL A 200 mts. del Cid.
AÑASCO 1041
Tel. 59-1335/6125

Coloque cintas de frenos sistema BINDING BRAKES vulcanizadas al patín
Casa CIVIL
DISPONEMOS DE PATINES EN CANJE
RECTIFICAMOS CAMPANAS
Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184 · Tel. 54-5338
AMPLIO STOCK DE REPUESTOS IKA

EN 1 HORA REPONEMOS RESORTES ROTOS Y MONTAMOS EL NUEVO
TUBO DE SUSPENSION DESARMABLE
EN SU CITROEN 2 CV
REDUZCA GASTO Y PERDIDA DE TIEMPO
Reserve turno a: 50-9676
Organización RECAMB
CUENCA 2379/81 - CAPITAL

ELECTRICIDAD del AUTOMOVIL
MANUEL FRANCO GARCIA e Hijo
ABIERTO SABADO TODO EL DIA
DOMINGO 1/2 DIA
Juan B. ALBERDI 3047 · Cap.
Tel. 61-6431
Sucursal Mar Del Plata: Av. COLON 4123

CON SOLO GIRAR ESTA LLAVE SU COCHE QUEDARA AUTOMATICAMENTE ASEGURADO
ANTIRROBO AUTOMATICO

NEIMAN
Marcas que lo adoptaron en Europa:
RENAULT, PEUGEOT, ISARD, M. BENZ, FIAT etc.
Colocación inmediata en: Estanciera, Jeep, Isard Fiat, Peugeot, B. M. C., Simca etc
TRABA DIRECCION
CORTA CONTACTO
DA CORRIENTE Y ARRANCA AUTOMATICAMENTE
TRABA PARA GARAGE QUE PERMITE EL MOVIMIENTO SIN CONTACTO
AHORA FABRICADO en ARGENTINA
GIRIBONE 1338 - Tel. 54-0011
(2 cuadras Av. Forest, A. Thomas, El Cano)

https://argentoteca.blogspot.com

SPIDER
AUTOMOTORES S. R. L.
REPUESTOS
ACCESORIOS
NSU
SERVICE AUTORIZADO
F. D. ROOSEVELT 3430
Alt. Monroe 3400

ARONDE
VDT
SIMCA
REPUESTOS y ACCESORIOS
SIMCA FIAT
IMPORTACION FABRICACION
E. BECERRA, FANDIÑO y Cia.
GUISE 2039 Alt. Av. Sta. Fe 3200
Tel. 83-2963

CITROËN
REPUESTOS
y
ACCESORIOS
MAYORISTAS DISTRIBUIDORES
ANTARTIDA
Av. Juan B. Justo 1283
Tel. 77-6283 Bs. As.

"KILOMETRO"
A. BELVEDERE
INSTRUMENTAL
DE PRECISION

REPARACION de Limpiaparabrisas
amperímetros, relojes, velocímetros,
nafta y temperatura, tableros de
náutica, transmisiones
SERVICE AUTORIZADO MOTOROLA
BLAUPUNKT y AUTOVOX
QUINTINO BOCAYUVA 392 Bs. As.

SERVICIO INTEGRAL AUTORIZADO
BMW · De CARLO
GARAVAGLIA Hnos.
CHAPA Y PINTURA
MALABIA 1476 Tel. 0718

Correo Parabrisas

finirse un ruido sin un aparato especial de medición. Que nosotros lo sepamos, nuestras autoridades no los tienen aún, o si los tienen, todavía están en experimentación. En algunos países ya se ha encarado el asunto ruidos con "decibelímetros" o "fonímetros", juntamente con reglamentos de tránsito que establecen que la emisión sonora máxima de un vehículo de motor no puede exceder de tantos decibeles, o tantos fones, a tantos metros. Hasta que nuestras autoridades no se expidan sobre este aspecto, y hasta que no comiencen una campaña artillada con aparatos de medición, la estimación sobre lo que es o no es ruido, debe ser puramente subjetiva y a cargo de agentes de tránsito individuales.
LAURO PINTOS, Capital.

MANUAL ISARD

1) ¿Entre los lectores de PARABRISAS, *habrá alguno que pueda proporcionarme un Manual de Reparaciones Isard Royal T-700?*

R. Comunicaciones directamente al señor Stoppani, por favor.

JORGE STOPANI, Nazca 530, Dto. 1. 611-4296, Cap. Federal.

ALTAS Y BAJAS

1) En PARABRISAS 34 *del mes de setiembre, un lector pregunta cuál es la velocidad máxima de la pick-up Studebaker... Creo que la pregunta está muy equivocada, porque yo tengo una; sin ninguna preparación y con 25.000 kilómetros, la caminamos a 180 y todavía quedaba acelerador... Ninguno de los coches nuevos ha podido pisarme el poncho cuando nos trenzamos, el que más guerra nos dio fue un Chevrolet 400, hasta 155 kilómetros por hora... ¿Cuándo testearán la pick-up baja (no la alta)?*

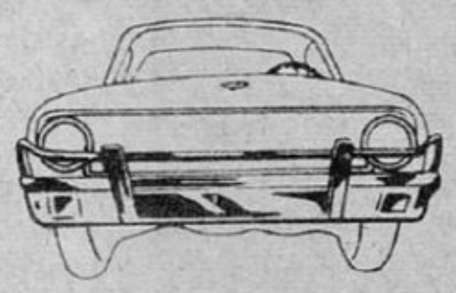
¿Es más veloz el Studebaker Avanti o la Mercedes 300? Los dos con compresor, es decir, inyección directa...

R. Lamentablemente la duda sobre la velocidad máxima de la pick-up Studebaker "baja" (la 7E9) quedará sin dilucidar, pues este vehículo ya no está en producción.

La pregunta sobre "Avanti vs. Mercedes" contiene algunos errores de concepto. En primer lugar, no es muy justo comparar el Studebaker Avanti con la Mercedes 300, que es la versión de turismo; sería más lógico comparar Avanti con Mercedes 300 SL. Ambos tienen una velocidad máxima superior a los 250 kilómetros por hora. Ambos están ya fuera de producción; el modelo 300 SL de Mercedes ha sido reemplazado por el 230 SL y en cuanto al Avanti, la Studebaker ha cesado sus operaciones en EE. UU. La planta se ha trasladado a Canadá, pero los planes inmediatos de la nueva empresa no parecen incluir el Avanti.

El Avanti tenía compresor, pero la Mercedes, no. "Compresor" e "inyección de combustible" son dos cosas distintas. La inyección de combustible reemplaza al carburador. Normalmente, los pistones succionan aire que, al pasar a través del carburador, se mezcla con la nafta y entra en los cilindros en forma de neblina. En un motor equipado con inyección, los pistones aspiran aire puro y la nafta entra a presión mediante toberas inyectoras. Sin embargo, la cantidad total de mezcla que entra en el motor no aumenta. Aumenta algo la potencia del coche, pero la dosificación de mezcla es más pareja y así se logra una mejor puesta a punto.

En el caso del compresor, no se reemplaza el carburador, que sigue en su lugar, o, en algunos casos, montado sobre el compresor. El compresor o sobrealimentador es una bomba que fuerza aire a presión a través del carburador (succionando o soplando, según el ti-

51 Jujuy S.R.L.
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
JUJUY 51 - BS. AS.
SU COCHE MERECE
Y NECESITA
NUESTRAS DEFENSAS
ESPECIALES
NOS ESPECIALIZAMOS
EN UÑAS Y DEFENSAS
PARA
COCHES AMERICANOS
RADIOS - CALEFACTORES
FAROS - BUSCA HUELLAS
BARANDAS - CORTINAS
VISERAS - ALETAS DE
VENTILACION - TRABEX
SOPORTES DE PARAGOLPES - TAPIZADOS ETC.

JUJUY 51
(Pza.Once) Bs. Aires
87-8269/88-2864

AUTOGOMA

REPUESTOS de GOMA
y FRENOS-CANOS-CORREAS
BURLETES-ALFOMBRAS
Av. MAIPU 3757
Tel. 795-2179 Olivos
REPRESENTANTES
PIRELLI

404
GIRIBONE 1199
ESQ. Av. FOREST
ANI-CAR
DISTRIBUIDOR MAYORISTA
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS PEUGEOT

403
TEL. 54-4575 Y 55-2898

https://argentoteca.blogspot.com

Avanzada de la
TECNICA EN EMBRAGUE
Viajará sin problemas
con esta joya

SUPER DISCO "BLINDADO"

Sistema Patentado
YA CONSAGRADO!
Lo usan y lo recomiendan el 95 % de los colectivos:
DODGE - PERKINS - MERCEDES BENZ - BEDFORD - VOLVO, etc.
MONERCIA S.R.L.
Varela 765 - Bs. Aires T. E. 612-85
ZONAS DISPONIBLES

EDEA S. R. L.
EL EMPORIO DEL ACCESORIO

Exposición y ventas
Av. PARRAL 1901
esq. Juan B. Justo
Tel. 54-6091
Bs. As.

- REJILLAS
- PARAGOLPES
- BAGUETAS
- ORNAMENTOS
- INSIGNIAS etc.
- NACIONALES e IMPORTADOS
- PARA AUTOS y CAMIONES

REPUESTOS
AUTO UNION
GRACIELA - INSTITEC
RECAMBIO DE CIGUEÑALES EN EL ACTO
J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
UGARTECHE 3288 - Bs. As. - 71 - 9751

ACCESORIOS en pleno barrio norte
Peugeot
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ERNESTO RIVERA OTAMENDI
Av. QUINTANA 114
Tel. 42-3737 - Bs. As.
Interior: remitimos contrarrembolso

Correo Parabrisas

po) y entonces aumenta la potencia sensiblemente, porque acrecienta el caudal de aire que pasa a través del mismo. Y a tantos litros de aire, tantos de nafta; la mezcla para una buena carburación no varía de 14-15 a 1, salvo cuando se enriquece para arrancar o acelerar bruscamente.

FIRMA ILEGIBLE, Villa Adelina, P. B. A.

CARBURADOR (ES)

1) Tengo un Isard Royal T 700 modelo '60. Tiene dos carburadores Bing, pero los siguientes emplean un solo instrumento de marca Solex. ¿Corre más el '60? ¿Tiene más potencia? ¿Qué ventaja representa el cambio? ¿Cuál es la velocidad aconsejable en ruta? ¿Qué ventaja representa el motor delantero?

R. Entendemos que la principal ventaja de usar el Solex es que tiene bomba de pique, aditamento del que no disponen los dos Bing que son de derivación motociclística. En cambio, la mayoría de los que participan en TM con Isard usan los dos Bing, porque con una adecuada puesta a punto se logra mayor velocidad tope. En condición "standard" no tenemos noticias de que haya variado sustancialmente la velocidad máxima entre el '60 y los modelos siguientes. Nosotros hemos probado únicamente modelos Isard equipados con el Solex, y aconsejamos que en ruta se ande a una velocidad *no inferior* a los 80, y no superior a los 95-100.

Las ventajas o desventajas del motor delantero forman una de las piedras de toque más "tocadas" de la técnica automovilística. Básicamente, el motor ubicado junto a las ruedas motrices (motor atrás o tracción delantera) permite reducir peso y aprovechar el espacio usualmente destinado al árbol de transmisión; el motor delantero tiene ventajas en estabilidad direccional y no quita espacio al baúl. No hay una definición perfectamente clara; esto puede verse perfectamente bien desde el momento en que las distintas fábricas del mundo no tienen un proceder unificado, sino que cada una hace autos en la forma que le parece más apropiada.

ISARDISTA NECOCHENSE, Necochea.

DEFINICIONES

1) *¿Cómo definen el Fiat 1100?*

R. Como un Fiat 1100.

2) Sería posible efectuar con el 1100 una prueba similar a las ya realizadas con el Di Tella 1500 y el Peugeot 404?

R. No, señor. El 1100 no se produce más.

3) Es necesario desembragar cada vez que se frena, en ciudad o en ruta?

R. Debe frenarse primero y desembragarse sólo cuando el automóvil está por detenerse. De esa manera se aprovecha el efecto desacelerante del motor.

4) ¿Es necesario desembragar en cada esquina y tomar las curvas con el motor desembragado?

R. No, señor. Antes de llegar a la esquina, coloque la marcha que usará para salir de ella, y tome el viraje con el coche suavemente acelerado. Y nunca con el motor desembragado.

FRANCO GIGLIOTTI, Santa Fe.

ESTANCIERAS Y LOTUS

1) ¿Cuántos cilindros tiene un Lotus 27?

R. La designación "27" se refiere a la célula, es decir, la carrocería integral con sus trenes de rodaje; el motor que se le adapte es en cierto modo la opción del comprador dentro de la reglamentación de Fórmula II. Sin embargo, en todos los casos de Lotus 27, hasta ahora se han usado motores Ford de cuatro cilindros.

2) ¿Cuál es, aproximadamente, su velocidad máxima?

R. En un coche de carrera no puede hablarse de una velocidad máxima fija, porque depende siempre de la relación de transmisión y el rodado que se empleen, también, en el caso de un Lotus, por ejemplo, del motor que escoja el comprador. En términos generales, hablamos de 230-240 kilómetros por hora.

3) ¿Es más estable la actual Estanciera que la anterior?

R. No hemos andado en ella. Suponemos que será de más mullido andar.

4) ¿Por qué tienen error los velocímetros de los automóviles?

R. En una oportunidad, en una fábrica de automóviles nos informaron que era habitual incorporar a los velocímetros un error de aproximadamente el 8 % por razones de "seguridad" (es decir, inducir psicológicamente al conductor a andar a menos de lo que cree andar). El error también se debe a que el velocímetro es un instrumento que requiere mucha precisión

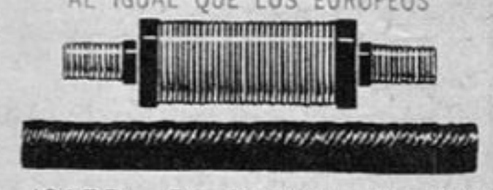
Para su
CHEVROLET 400
y Pick-Up.
REPUESTOS LEGITIMOS
GM
LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA
PATRIMAR S.C.A.
DISTRIBUIDOR AUTORIZADO GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.
Avda. JUAN B. JUSTO 7158
Tel. 69-2441 Cap.

- PISTONES
- AROS
- PERNOS
- BUJES BROAL
- AROS SEEGER

imel
y Cia. S.R.L.
TUCUMAN 1680
Tel. 40-1042/5139
Bs. As.

DOMINGO PERRI Y CIA.
AUTO UNION
INSTITEC - DKW - GRACIELA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
FABRICACION PROPIA
REPARACION de CIGUEÑALES y RECTIFICACION de CILINDROS
AREVALO 1354
(alt. Córdoba 5900)
Tel. 772-9958 Bs. As.

CAÑOS DE CALEFACCION
AL IGUAL QUE LOS EUROPEOS



ISARD - DE CARLO - CITROEN
VOLSKWAGEN - N.S.U. HEINKEL
y todos los coches americanos
CAÑOS POR METRO
Fabrica: CASILA S.A.
Distribuye: REPAC S.R.L. DARWIN 28
Precios especiales para agencias y revendedores
Tel. 55-6110 y 54-9493

DESCUENTO A MIEMBROS DE LA ESCUDERIA
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS LEGITIMOS
PRINCE CAR S. R. L.

CONCESIONARIO OFICIAL N.S.U. PRINZ
MONROE 2724/28 - Tel. 73-2116
SERVICE: CONESA 4148 - 70-7462 - Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas

y mucho costo para ser exacto, igual que un reloj. Al usuario común no le afecta un error, mientras no sea exagerado; si tiene que hacer "regularidad", ya tiene que preocuparse de calibrar el velocímetro con mayor exactitud.

5) ¿Han testeado el Mercedes 220?

R. No, señor.

ALEJANDRO NAPOLITANO, Bánfield.

CONCESIONARIOS CISITALIA

¿Pueden darme direcciones de concesionarios Cisitalia?

R. La empresa Cisitalia ya no produce automóviles en nuestro país. La distribución de repuestos había quedado a cargo de Fiat y su cadena de concesionarios.

N. GARCÍA, Adrogué, PBA.

VARIEDADES

1) ¿Cuánto carga el nuevo Jeep Gladiator?

R. No tenemos especificación completa.

2) ¿Cuál es la velocidad máxima del Peugeot 404 de Cabalén?

R. Depende del grado de preparación. Probablemente alrededor de 170.

3) ¿Cuánto vale un Mercedes 600?

R. Según el modelo, hasta 23.000 dólares.

4) ¿Qué velocidad alcanza el Di Tella Magnette?

R. Esperamos testearlo dentro de poco, y entonces estaremos en condiciones de responder a su pregunta.

5) ¿Qué precio tiene un Cisitalia Coupé GS 0 km.?

R. No hay, porque la fábrica ya no produce.

6) ¿Qué autos argentinos tienen frenos de disco?

R. Actualmente, solamente el Fiat 1500.

7) ¿Dónde se puede conseguir una bocina de Mercedes-Benz 300?

R. No tenemos idea.

Firma ilegible, s/dirección.

COBRAS E INCOGNITAS

1) ¿Dónde puedo pedir informaciones sobre el A.C.-Cobra?

R. Carroll Shelby, 10820 South Norwalk Blvd., Santa Fe Springs, California.

2) En PARABRISAS 39, *pág. 109, ustedes dicen que el raro vehículo ilustrado fué usado para vistas de emergencia durante la guerra. Tal vez; pero fué creado para construir de urgencia caminos estratégicos en terrenos muy accidentados (Normandía, 1944, por ejemplo).*

R. Agradecemos su información.

3) Menos mal que conozco algo de mecánica automotriz. Si no, para entender "Ud. y el Automóvil ¿Se Conocen?" tendría que llamar a Scotland Yard... ¿No podrían explicar en una forma menos reñida con lo usual?

R. "Ud. y el Automóvil" es una sección que no ha tenido quejas hasta ahora. Nosotros tratamos de explicar las cosas en la forma lo más sencilla posible. Si usted entiende algo de mecánica automotriz, es muy posible que esa sección no sea la adecuada para usted.

4) He leído la nota sobre Rosario (PARABRISAS 39). *Muy interesante. Ninguna excusa. Tienen mucha razón. Quizás con el tiempo...*

R. Confiamos en que sí. Valoramos especialmente la opinión de nuestro lector por ser rosarino.

5) Me falta PARABRISAS 7. *Ya sé que está agotado. ¿Algún lector puede ayudar? Pagaría $ 50 más franqueo...*

R. Cartas al señor Izquierdo.

6) Algunos quieren una revista más técnica; otros, más humanista. Creo que han encontrado el término medio. Sigan así.

R. Gracias. Usted debe ser el único que cree que hemos encontrado el término medio exacto...

NORBERTO JESÚS IZQUIERDO, Cilvetti 750, Rosario.

VARIAS

1) Quisiera velocidad, cilindrada, compresión, relaciones finales en todas sus marchas de...

R. No podemos hacer el elenco de tantos datos sobre tantos coches. Su carta no nos indica si usted vive en la Capital o en el interior. Decimos esto porque están en venta anuarios con datos completos en los quioscos de revistas extranjeras de la Capital. Seguramente, los habrá también en las grandes ciudades del interior.

2) ¿Fórmulas para hallar compresión, RPM y potencia?

R. Para r.p.m. no hay fórmula. Para compresión, la fórmula es

$$Rc = \frac{V + v}{V}$$

siendo V = volumen total del cilindro, incluido el de la cámara de comprensión, y v = vo

IKA CONCESIONARIO

BOSCH MOTORS

Pone a su disposición

50.000

distintos tipos de

REPUESTOS LEGITIMOS

para toda la línea

IKA

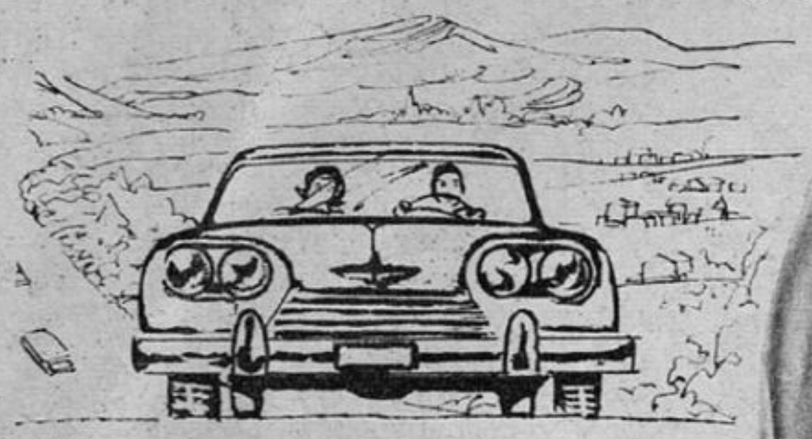
- EL MAS AMPLIO STOCK DE PLAZA!
- LOS MEJORES PRECIOS!
- LA MAS AMPLIA VARIEDAD EN ACCESORIOS!
- NUESTRA VENTAJOSA OFERTA SEMANAL!

Una experiencia que vende... y respalda lo que vende!

DORREGO 715
T. E. 55-1141 al 47.

https://argentoteca.blogspot.com

DISFRUTE
PLENAMENTE DE SU VIAJE!



Use

SISTEMA Delgado CON SEGURO DE VIDA

EL MEJOR CALZADO ARGENTINO

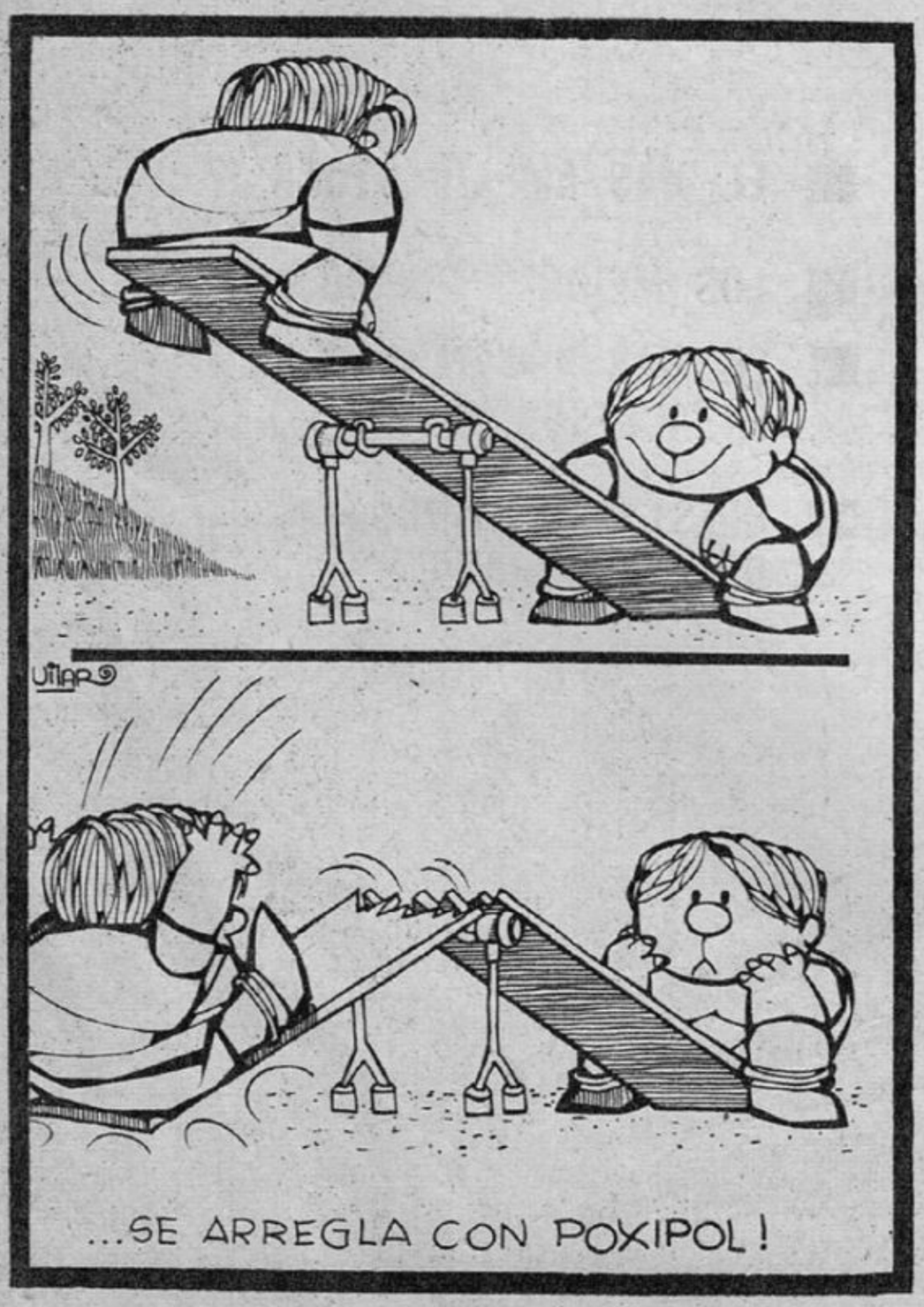
NUEVO MODELO SPORT
PARA CABALLEROS (Botita)
Sumamente flexible y durable, con **suela de goma integral** exclusiva de Sistema Delgado.

INDUSTRIA ARGENTINA

81-17-151-21

FLORIDA ESQ. CORRIENTES
CABILDO 2120 - RIVADAVIA 6784-Avellaneda: AV. MITRE 289
Rosario: CORDOBA 1090 - Mar del Plata: RIVADAVIA 2637
Mendoza: AV. SAN MARTIN 1434 - C. Rivadavia: GAL. SAN MARTIN
Fábrica: AV. JUAN DE GARAY 2480 - Bs. As.

VALDEL S.R.L.



Correo Parabrisas

lumen de la cámara de compresión.

Para determinar la potencia de un coche hay que conocer su "presión media efectiva", es decir, el promedio de la presión (en kilos/cm², libras/pulg². etcétera) que se ejerce sobre el pistón durante la carrera de expansión. Conociendo este dato, la fórmula es:

$$HP = \frac{Pme.l.n.}{900}$$

siendo:

Pme = presión media efectiva, en kilos/cm²
l = cilindrada en litros
n = número de r.p.m.

3) En la última Vuelta TM de Arrecifes, tomé la velocidad máxima del Auto Unión de Formisano, en un kilómetro sin viento, y me sorprendí al ver que había empleado 21 seg., o sea 176,190 km/h. ¿Puede ser?

R. Es un dato interesante (aunque un km. en 21" son 171,43 y no 176,190). Pero habría que ver muchas cosas. ¿Cómo tomó el tiempo? ¿Verdaderamente no había viento? ¿No había desnivel en el kilómetro medido o poco antes, como para que el coche viniera muy embalado?

4) ¿Cómo puede el Renault 1093 tomar parte en carreras TM si no es de serie? Las únicas existentes pertenecen al team IKA.

R. Es un coche de serie; el "1093" se produce en Francia (no tiene ninguna obligación de ser argentino para correr en TM) y, por otra parte, no es más que un Gordini modificado según las posibilidades del Anexo J, vale decir que puede correr tanto en la categoría general de TM como en la categoría reservada a automóviles argentinos.

5) ¿Siguen produciéndose el Mercedes 219 y el De Soto?

R. No, señor.

6) ¿Se produce ya el Isabella en Méjico? ¿Tendrá el mismo motor?

R. Todavía no se produce. Suponemos que el motor será el mismo.

ALBERTO CORTESE, s/dirección.

MISOGINIA

1) En PARABRISAS 40, *pág. 79, el epígrafe del Lotus Elan dice "Este auto tiene motor de derivación Ford, etc.... Adelante tiene suspensión independiente por el mismo sistema"... ¿Hay un error de imprenta, o algo que yo no capto?*

R. Si, hay un error. Cortaron líneas sin fijarse en la interrupción de la continuidad.

2) Tengo un Renault. Quiero ponerle unos pesos encima y comprar un Mercedes 300 1964. Estoy en la duda porque me han dicho que el Mercedes no camina.

R. Nosotros también estamos en la duda...

3) El señor "Napoleón", PARABRISAS 40, *¿tendrá algún odio personal contra Ewy Rosqvist? El quid de una carrera larga no es solamente meter fierro y descontar tiempo; también hay que llegar a la meta dosificando el auto. En un Gran Premio hay que recorrer 5.000 kilómetros.*

R. Nosotros estamos de acuerdo con usted. No creemos que "Napoleón" tenga ningún problema con Ewy Rosqvist. Solamente que hay en nuestro país aún muchos hombres a quienes les falta la madurez de concepto necesaria para comprender que una mujer puede guiar adecuadamente un automóvil.

4) Road Test de la Kombi Isard; ustedes se quejan de los faros, pero son pocos los "kombistas" que andan a 100 de noche.

R. Los faros deben adecuarse al automóvil.

5) ¿Qué automóviles son los que se ven en PARABRISAS 40, *págs. 106-107?*

R. Una de las fotos la sacamos nosotros. Es un Chevrolet 40. La otra foto era de archivo y no sabemos exactamente que coche es. Creemos que es un producto de Chrysler Corporation, pero no estamos completamente seguros.

CARLOS RAÚL WILKE, Córdoba.

AUTOS EN MINIATURA

He tenido conocimiento de que existe en Buenos Aires un club de automovilismo en miniatura. ¿Tienen su domicilio?

Usted dice "club de automovilismo en miniatura". Tomando sus palabras en la forma que creemos interpretarlas, la única institución de que tenemos conocimiento es el "Santa Catalina", que funcionaba en la Boca, y con la cual hemos perdido contacto hace algún tiempo. Existen también grupos de gente que corre con automóviles tipo Scalextric en subsuelos de negocios comerciales en ésta, pero no creemos que correspondan estrictamente a lo que usted entiende por "club".

¿Algún lector tiene informa-

https://argentoteca.blogspot.com

M. J. PUBLICITARIA

REMOLQUE

A CUALQUIER HORA EN TODO LUGAR

REMOLCAR

LLAME A

67-9316

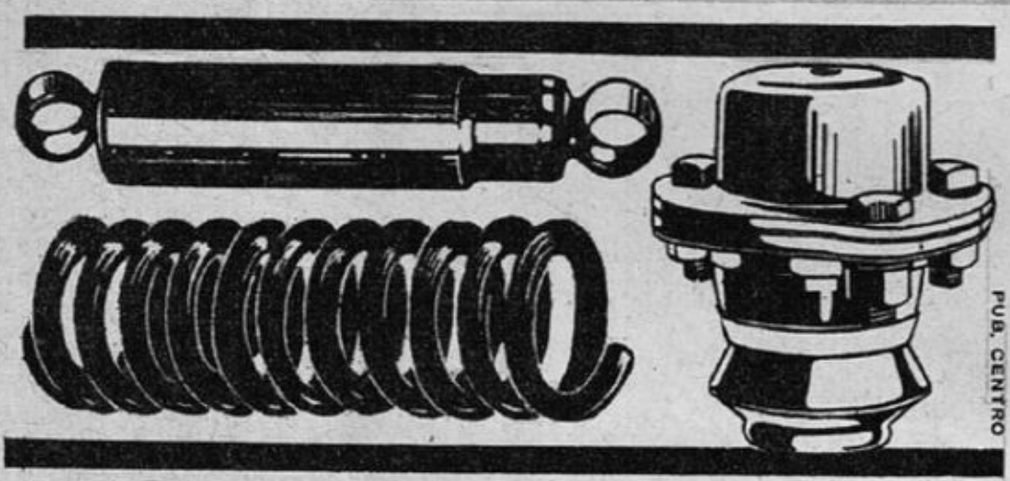
UNIDADES EQUIPADAS CON RADIOTELEFONO

REMOLCAR

el remolque más seguro
y más rápido en llegar

LUIS BELAUSTEGUI 3840 - CAPITAL

https://argentoteca.blogspot.com



TODO PARA LA SUSPENSION

GIAMMAR

LINEA COMPLETA en ● repuestos para suspensión GIAMMAR e IMPORTADOS ● amortiguadores GIAMMAR e importados de la famosa marca GABRIEL ● resortes para suspensión ● soporte punta de eje ● parrillas ● extremos de barra ● movimientos esféricos ● equipos completos de suspensión independiente para Rastrojeros, Estanciera y Jeep.

AMORTIGUADORES 18 MESES DE CARANTIA
VIAMONTE 1635 - TEL. 42-4236/4957
ESTACIONAMIENTO GRATIS: VIAMONTE 1749

Correo Parabrisas

ción adicional para el señor Prenat?

DANIEL PRENAT, Rambla República del Perú 881. Apto. 3, Montevideo, Uruguay.,

PREGUNTAS MENDOCINAS

1) ¿Cómo se explica la distinta relación entre H.P. y c.c. de distintos coches? Por ejemplo, el Volkswagen con 1.200 c.c. tiene 25 HP, y el Gordini, 35 con 845 c.c....

R. En primer lugar, debemos señalar que no todos los motores están igualmente exprimidos; mucho depende de cómo el fabricante encara ese aspecto. Algunos fabricantes buscan altas potencias específicas buscando interesante performance dentro de un estricto límite de cilindrada; otros prefieren menos performance, pero menores solicitaciones mecánicas. Sin embargo, sus datos no están muy actualizados: el Dauphine tiene 33 HP y el Volkswagen actual, 44 (SAE). Vale decir que en sus potencias específicas (o sea, tantos HP. por litro de cilindrada) la diferencia es escasa; 37 HP/litro para el Volky, 39 para el Dauphine.

2) ¿Creen ustedes que el Bergantín Super 5 desarrolla 170 km/h y el F-100 162 km/h.?

R. Sí, pero no nos consta. Creemos que el test del F-100 se hará en breve.

3) Muy buenas las presentaciones '64, pero faltan muchos coches norteamericanos...

R. Las presentaciones se han basado en fotografías que recibimos de acuerdo con los pedidos que efectuamos a todas las fábricas del mundo.

4) ¿Por qué tan poco deporte, sobre todo TC y TM?

R. Adecuamos el espacio destinado al deporte, a la cantidad de lectores interesados en él. Hay mucha gente a quien le interesa, por supuesto..., pero muchos más para quienes la actividad deportiva carece de atractivo. Fundamentalmente, PARABRISAS es una revista para el automovilista familiar.

5) ¿Por qué no hacen presentaciones de máquinas TC, con fotografías del interior, características del motor, etc.?

R. Figura entre nuestros proyectos, siempre condicionado a lo que expresamos anteriormente.

6) ¿Es cierto que están preparando un Chevy II y un Fleetline para TC? ¿Qué posibilidades tendrían?

R. El Chevy II corrió ya en el Autódromo con óptimo resultado; segundo en la final, y tenía buenas posibilidades de ganar. Cuando escribimos estas líneas, había surgido un aspecto reglamentario cuya finiquitación era difícil de prever. En cuanto al Fleetline, sabemos que se está armando, pero nada sabemos sobre él.

7) ¿Velocidades máximas de Hansa 1100, Fiat 1100, Ford 1951 y DKW-Fissore?

R. Solamente podemos darle la del Fiat; 122, dentro de las variaciones que hay de auto a auto.

8) ¿Podrían incluir datos sobre la vida de los corredores, datos personales, ocupación, etcétera?

R. El enfoque de la Sección Deportiva es amplio, pero en principio no estamos seguros de que el enfoque tan personal coincida con la tesitura general de PARABRISAS en esta materia. Nos interesan más los "fierros" que los hombres, porque los "fierros" se pueden imitar, se pueden mejorar, se pueden comprar, mientras que los hombres nacen tal cual son. Eso no quita que alguna vez hagamos notas sobre determinada personalidad deportiva..., pero no proyectamos hacer de este sistema una política.

LISANDRO A. GIL, Mendoza.

DEPORTIVAS

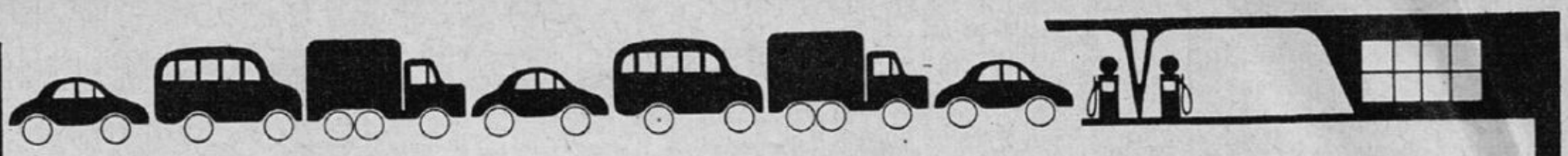
1) Los felicito por la revista... Deberían ampliar el Correo... Deberían organizar la fecha de aparición. Tendrían que aumentar la cantidad de artículos en relación con el precio de la revista. Reducir la sección turismo. Presentar artículos para principiantes.

R. Salvo ampliar el Correo (ya tiene bastantes páginas) ya hemos hecho todo, La revista sale el tercer jueves de cada mes. No es tan complicado. La sección turismo no se ha reducido, porque es una de las que más goza del favor de los lectores, pero se ha organizado de manera distinta. Hace años que estamos presentando artículos para principiantes bajo el rubro "Usted y el Automóvil ¿Se Conocen?".

2) ¿Pueden competir autos deportivos como Jaguar, Cisitalia y Ferrari en TM? ¿Por qué nunca aparecen en ninguna carrera?

R. Pueden correr si están homologados como automóviles de Turismo por la Federación Internacional del Automóvil. ¿Que no aparecen en ninguna carrera? ¿Carrera de qué?

https://argentoteca.blogspot.com

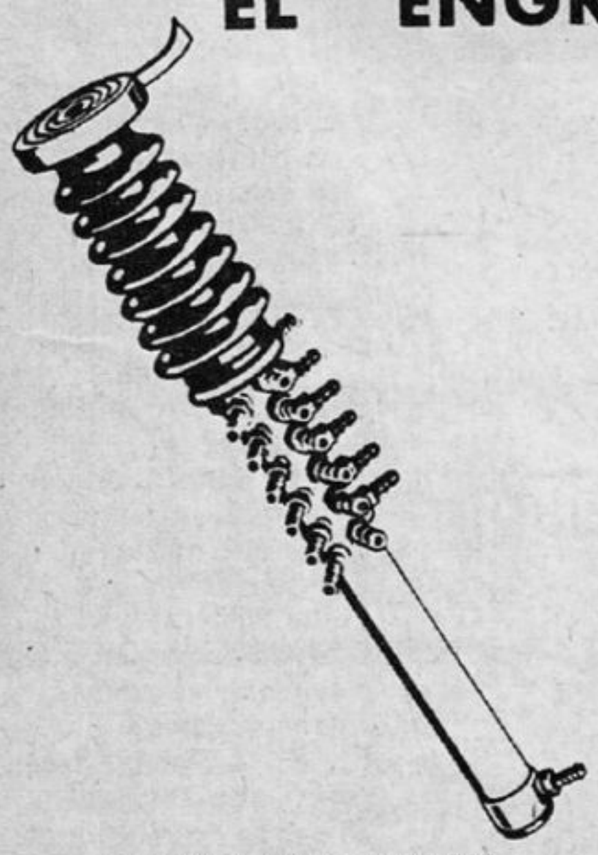


¡NO SIGA PERDIENDO TIEMPO... NI DINERO CON EL ENGRASE COMUN!

AHORA... TENGA CON

LUBRIMATIC

EL "ENGRASE" AL ALCANCE DE SU PIE



FABRICADO Y DISTRIBUIDO POR

HIRSCHBERG S.A.

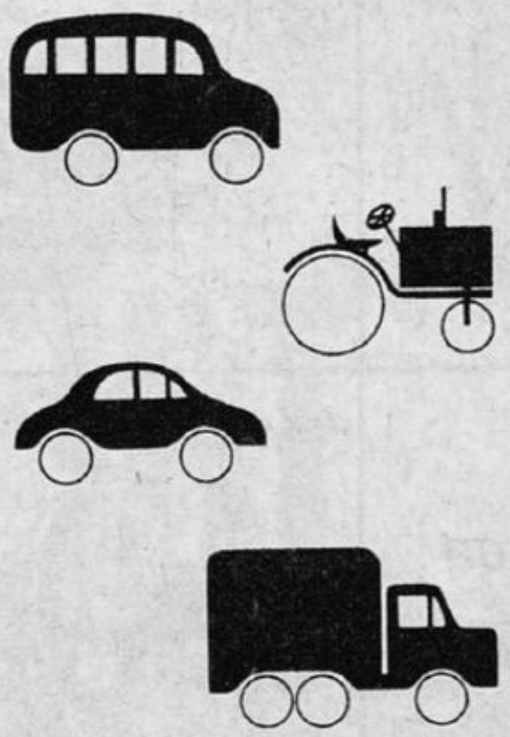
ARGENTINA DE IMPORTACION, BAJO LICENCIA EXCLUSIVA PARA AMERICA LATINA DE

AMERICAN AUTOMATIC LUBRICATION

DE TEXAS, U.S.A.

ALSINA 801 - T.E. 30-6051/57

Buenos Aires



LUBRIMATIC es una revolución de la técnica automotriz americana y supera a todos los sistemas similares conocidos hasta hoy.

Ud. engrasa cuando quiere y donde quiere, sin detener su vehiculo, en plena marcha. Aprieta el pedal de LUBRIMATIC y ya está: Un engrase completo.

El equipo Lubrimatic se acciona con un pedal que se coloca en la cabina, donde usted maneja, y sus conexiones llegan **individualmente** a cada punto de engrase del automotor con una carga exacta, medida.

- Un engrase con Lubrimatic sólo cuesta $ 1,50 para un coche particular y aproximadamente $ 4,40 para un colectivo... ¡y no hay que darle propina!
- Lubrimatic "no se olvida" de engrasar ninguna pieza.
- Engrasa cuando usted lo necesita: En el medio de un camino polvoriento, en la lluvia, en el barro... cuando avanza a gran velocidad.
- Evita gastos de taller, porque usted puede mantener su vehiculo siempre en condiciones óptimas de lubricación.
- Cualquiera sea la marca o tipo de su automotor, Lubrimatic se instala fácilmente, sin problemas.

Es un engrase con "registro profesional" que usted hace con un pie.

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas

3) ¿Por qué les dieron máquinas de fórmula 2 viejas y destartaladas a corredores buenos como Juan Manuel Bordeu (mi favorito y a quien felicito por intermedio de PARABRISAS).

R. Nuestra opinión sobre esta discutidísima Temporada Internacional, ya fue dada en los artículos que comentaban las distintas carreras que la compusieron.

4) ¿Por qué no corren coches como el Falcon, Rambler, Chevy II, etc., en TM?

R. Son muy grandes, tienen cajas de solamente tres velocidades, y generalmente no frenan tan bien como para participar en carreras. Ha corrido, sin embargo, un Chevrolet y un Valiant en carreras TM.

5) ¿Es verdad que existe el escape tipo Jaguar a palanca, es decir, que en una posición sea libre y en la otra reglamentario?

R. Puede ser que algún Jaguar haya tenido este sistema de escape que se usaba anteriormente en coches de tipo deportivo. Es antirreglamentario.

6) ¿Por qué no agregan una tercera columna en precios de autos usados indicando el precio que tenían cuando eran nuevos?

R. La inflación ha variado tanto el poder adquisitivo de la moneda que una lista tal carecería de valor.

7) ¿Harán Road Tests de autos deportivos?

R. No tenemos ninguno programado. No descartamos la posibilidad. En principio, hacemos tests de coches nacionales. Alguna vez hemos adquirido tests a otras revistas (Cadillac-Imperial, Volkswagen) y uno de ellos bien podría ser un auto deportivo.

8) ¿Qué auto es el qu aparece en la portada del 39? Al fondo se ve un Fiat 600. ¿Implica alguna relación con Fiat?

R. Es un ATS 2500, Gran Turismo, de ocho cilindros en V. No tiene nada que ver con Fiat. El 600 estaba cerca porque la foto es de un Salón Internacional.

JOHNNY LUCK, Capital Federal.

¡REPUESTOS LEGITIMOS!

PARA LOS MILLARES DE DISTRIBUIDORES

prestolite

y AUTOLITE

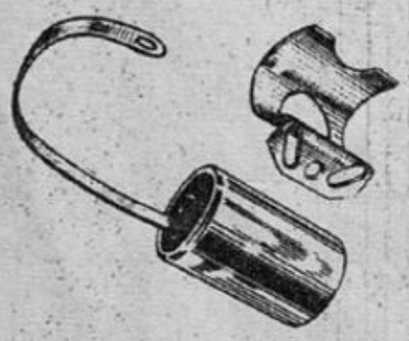
equipados en vehículos de Industria Argentina

TAPAS

PLATINOS

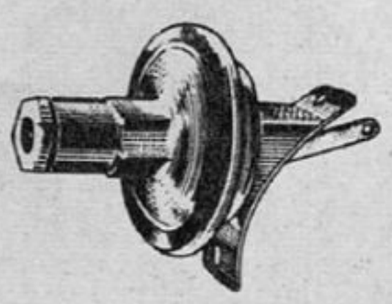
ROTORES

CONDENSADORES



Pídalos por su marca prestolite

AVANCES AL VACIO



DISTRIBUIDORES: Beaudean, Do Porto y Cía; Cadma; C. I. R. A.; De Angelis; Galve Hnos; Goffre Carbone y Cía; Ronchetti Razzetti y Cía; Will L. Smith.

FABRICADOS por ARGELITE S.A.I.C. bajo licencia de Prestolite Internacional Corporation, Toledo, Ohio, U.S.A.

DESCARBONIZAR

1) ¿Por qué no corren en TM el Di Tella, el Rambler y el Bergantín?

R. No son autos aptos para correr. Pueden hacerlo, pero su estructura es predominantemente familiar.

2) ¿Correrán el Di Tella Magnette y el nuevo Isard 1200?

R. Creemos que sí.

3) ¿Puede conseguirse un Giulia o Giulietta? ¿Hay repuestos?

R. Vianini Argentina, Cangallo 564, atienden venta y service de unidades Alfa-Romeo.

4) Tengo un Dauphine '61 que tiene 40.000 kilómetros. Calienta bastante y creo que debe ser por el carbón. ¿Puedo descarbonizarlo?

R. —Puede descarbonizarlo; hay que retirar la tapa de cilindros con cuidado y eliminar el carbón con un trozo de algún metal blando como bronce o plomo. Más adelante pensamos hacer una nota sobre descarbonización. No estamos muy seguros, sin embargo, de que el supuesto recalentamiento de su Dauphine se deba a excesivo carbón en la cámara. ¿Está usted seguro de que recalienta? Si

https://argentoteca.blogspot.com

CALIDAD FIAT

moderno, confortable,
veloz, seguro y económico

el 1500
gran clase

https://argentoteca.blogspot.com

ROAD TEST DEL

AUTO UNION

PARA ESPECIALISTAS

1) QUE VENTAJAS OFRECE LA TRACCION DELANTERA?

a - más comodidad interior
b - seguridad en las curvas
c - aprovechamiento de potencia

R: Las respuestas a, b y c son correctas. La tracción delantera "tira" del vehículo en las curvas, razón por la que es imposible el derrape. Proporciona, además, mayor comodidad interior, ya que evita el molesto tunel de la vara del cardan. Por tener transmisión directa, aprovecha el 100% de la potencia del motor.

2) CUANTAS PIEZAS SE MUEVEN EN UN MOTOR AUTO UNION DE 3 CILINDROS?

a - 178
b - 7
c - 96

R: La respuesta b es la correcta. Por carecer de válvulas, botadores, piñones, bombas de agua y de aceite, etc., solo 7 piezas son móviles en el AUTO UNION. Ello elimina, naturalmente, desgastes, simplifica el todo mecánico y lo hace prácticamente indestructible.

3) QUE FUNCION CUMPLE EL CHASSIS?

a - es neutro
b - protege los ocupantes
c - hace más silencioso al vehiculo
d - prolonga la vida del coche
e - la acorta

R: Las respuestas a y e NO corresponden. El poderoso chasis del AUTO UNION proporciona protección a sus ocupantes (b); garantiza una carrocería mucho más silenciosa (c) y prolonga indefinidamente la vida del coche (d). Es como los imprescindibles cimientos de un edificio.

4) PARA QUE SIRVEN LOS AMORTIGUADORES DE DOBLE ACCION?

a - en el 1er. punto absorben sacudidas normales, en el 2º, baches profundos
b - el 2º punto actúa cuando falla el 1º
c - el 1er. punto actúa en las ruedas delanteras y el 2º en las traseras

R: La respuesta a es la correcta. Cuando los camiones son muy desparejos, automáticamente actúa la 2ª acción. De esta forma, los peores caminos son como una mesa de billar para el AUTO UNION.

5) CUAL ES LA MEZCLA CORRECTA DE NAFTA Y ACEITE EN UN AUTO UNION?

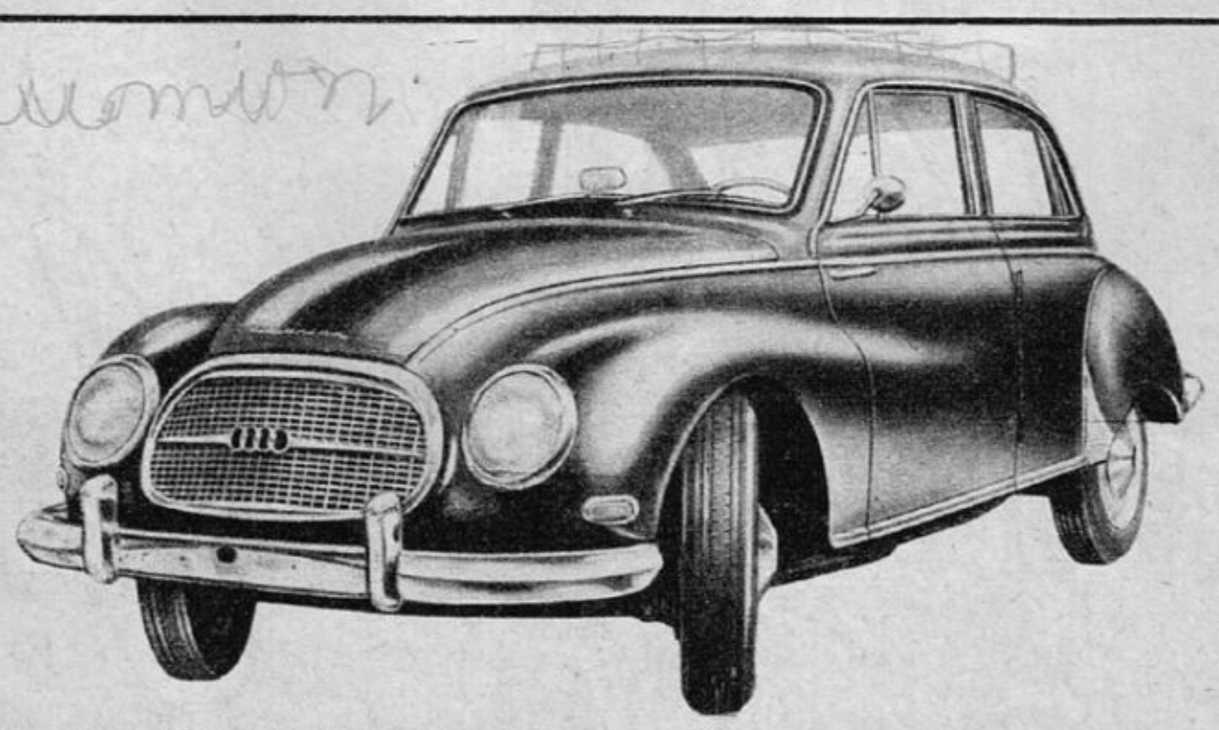
a - 1 litro de nafta - 40 de aceite
b - 1 litro de aceite - 40 de nafta
c - 1 litro de aceite - 38 de nafta
d - 1 litro de aceite - 35 de nafta

R: La proporción correcta es 1 litro de aceite (S.A.E. 40) en 40 litros de nafta. Todos los expendedores de combustible, de todo el país, la conocen. Además, la mezcla se realiza sola, automáticamente, en el tanque de cada vehículo.

6)

?

R: Por las razones expuestas y por mil ventajas más, el AUTO UNION es el vehículo argentino adaptado por antonomasia a nuestras rutas y a nuestras necesidades. Visite la Concesionaria oficial más próxima y sin compromiso, pida que le expliquen todas las otras razones por las cuales el AUTO UNION no tiene competencia en la ciudad, en las rutas o en las pistas...



PRODUCIDO POR INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A. FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW-AUTO UNION

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas

la aguja del marcador no se interna decididamente en la zona roja, no debe usted preocuparse.

LUIS RIBAS, Sgo. del Estero.

FORMULAS Y COSAS

1) "Quattroruote" de octubre '63 publica una fórmula para obtener velocidad máxima de un coche. A mi parecer es incorrecta. ¿Qué opinan ustedes?

La fórmula es:

$$V = \frac{n.60}{1000} S \times \frac{1}{R} \times \frac{1}{r} (km/h)$$

siendo:

n = *r.p.m.*

S = *desarrollo de la rueda en metros.*

R = *relación de desmultiplicación del puente.*

r = *relación de desmultiplicación de la marcha que interesa (en 3°, generalmente 1).*

R. La fórmula es correcta, pero tal como usted la presenta, no tiene aplicación para hallar velocidad máxima. Sirve para hallar *la velocidad que corresponde a cualquier régimen de r.p.m. en cualquier marcha*, pero no sirve para determinar *velocidad máxima* —y creemos que usted debe haber interpretado incorrectamente al colega italiano— sin saber a qué régimen llega el auto en la velocidad más alta. Ahora bien, si usted tiene un auto equipado con cuentavueltas, pero sin velocímetro, o con velocímetro de eficacia no probada, puede determinar la velocidad máxima del coche, determinando, mediante prueba empírica, a cuántas rpm llega en la marcha más alta. Teniendo ese dato, la velocidad máxima puede derivarse con la fórmula antedicha.

2) ¿De acuerdo a qué datos se indican los grados de avance? ¿Al cruce del árbol de levas? ¿A la relación de compresión?

R. Los grados son los que corresponden a la rotación del volante. El volante forma un círculo; por lo tanto, se divide convencionalmente en 360 grados. Los grados de avance representan una fracción de esos 360 grados.

3) ¿Puede el encendido efectuarse después de p.m.s.? Si no, ¿por qué no?

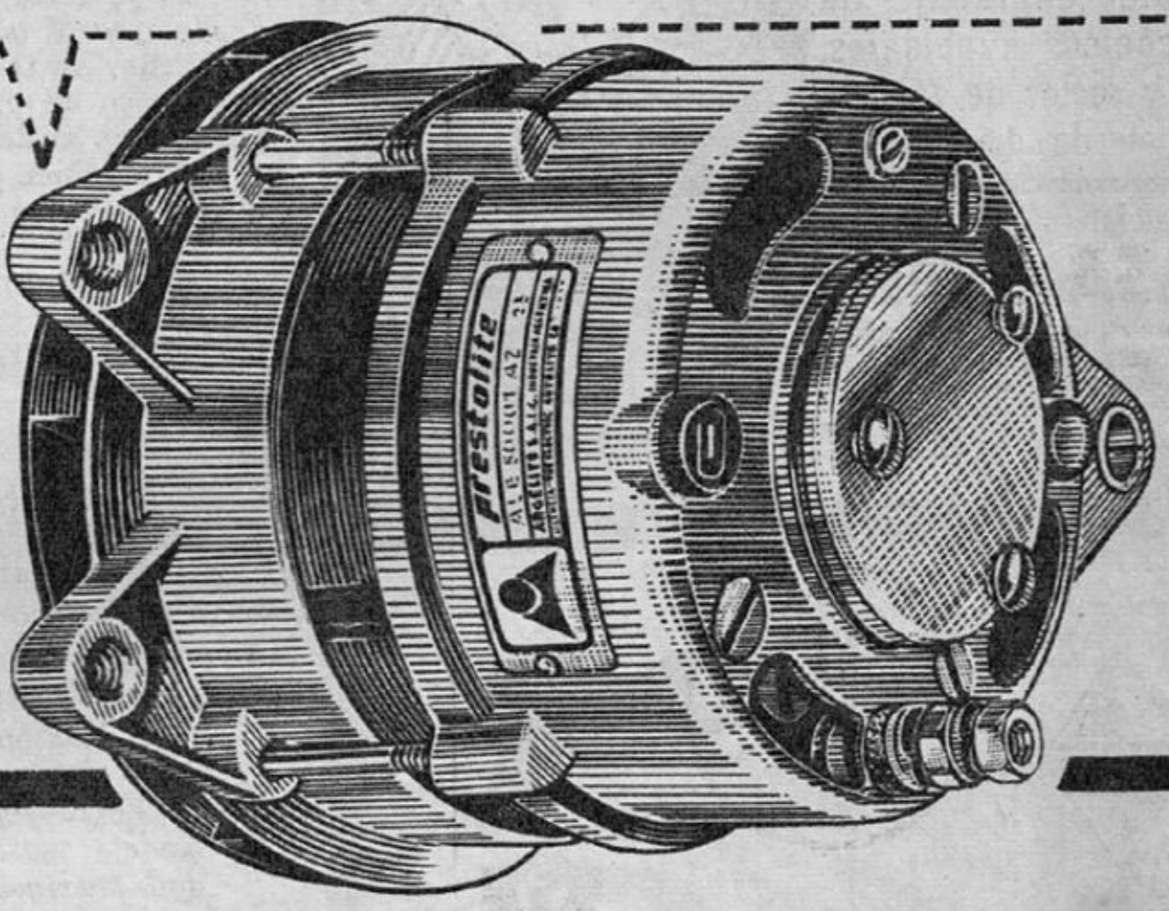
R. El normal "avance" del encendido se hace a los efectos de iniciar la combustión "temprano" para que ésta se halle en su valor máximo en el instante en que el pistón comprime la mezcla al máximo. Por lo tanto, el encendido se hace o antes de p.m.s. o, en algunos motores de bajas r.p.m., en p.m.s. No hay absolutamente ninguna finalidad en demorar el encendido hasta después del p.m.s., porque lo único que se lograría es perder potencia.

4) El avance a veces se indica en milímetros y a veces en grados. ¿Cómo se convierte una escala en la otra?

R. Para convertir grados en milímetros, se divide la circunferencia del volante, en mm., por 360. Si suponemos (para facilitar el cálculo) que el volante (excluyendo la corona de arranque) tiene una circunferencia de 720 mm, entonces cada grado equivaldría a 2 mm, o viceversa.

5) Mi Isard Royal tiene un árbol de levas distinto del ori-

Un buen mecánico electricista puede instalar en cualquier marca y modelo de coche, colectivo o camión un...



ALTERNADOR prestolite

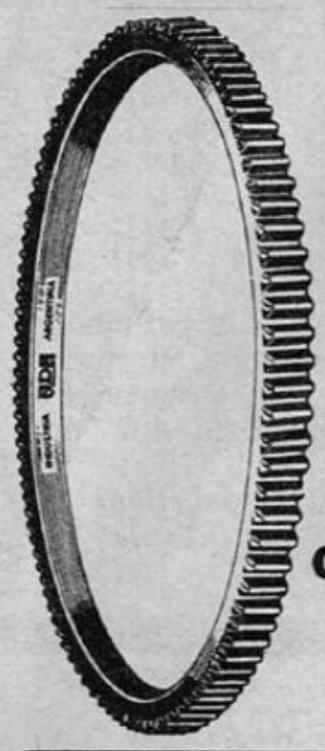
el moderno sistema de generación de corriente que reemplaza al dínamo y resuelve el problema de baterías descargadas por mucho consumo o marcha lenta.

Infórmese

DISTRIBUIDORES: Beaudean, Do Porto y Cía; Cadma; C. I. R. A.; De Angelis; Galve Hnos; Goffre Carbone y Cía; Ronchetti Razzetti y Cía; Will L. Smith.

FABRICADOS por **ARGELITE** S.A.I.C. bajo licencia de Prestolite Internacional Corporation, Toledo, Ohio, U.S.A.

https://argentoteca.blogspot.com



...CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA

ADA

CASA STEWART S. A. TUCUMAN 3550 PARANA 741/71

CORONAS DE ARRANQUE...
más de 200 tipos y medidas para automotores americanos o europeos.

PIÑON Y CORONA DE DIFERENCIAL...
y cualquier engranaje de dientes cónicos hypoidales, espirales y rectos de 75 hasta 800 mm. de diámetro.

UNICOS FABRICANTES
CASA STEWART S. A.
Comercial, Importadora e Industrial
TUCUMAN 3550 • Tel. 86-2205 - 06 - 07

BORGWARD

repuestos para automotores
ALEMANES
Amplio Surtido

DE CARLO

DKW

HANOMAG

PRODUCTOS BOSCH
VALVULAS nacionales e importadas
Regulador de voltaje **WEHRLE**

Horario continuo de 8 a 18 hs.

motorblock s.c.a.
Viamonte 1535/37 Tel. 44-4001 y 41-3572 Bs. As.

Correo Parabrisas

ginal... (AAA 53°, RCA 70°, AAE 70°, RCE 45°). El motor no tiene otras modificaciones. ¿Debo variar el encendido? ¿A cuántos grados?

R. Es posible que usted obtenga una leve mejoría en performance adelantando un poco el encendido. Pero no podemos decirle así como así, "tantos grados". Usted debe tomarse el trabajo de buscar el punto óptimo con un cronómetro y mucha paciencia. Determine el tiempo que su coche demora en acelerar de 60 a 100 en cuarta. Luego avance un poco el encendido y repita la prueba. Si mejora, siga avanzando. Si empeora la aceleración, retroceda. Es trabajoso, pero, sin un banco de pruebas, no hay otra forma práctica de hacerlo.

También puede hacer la prueba de 60 a 90 ó a 80. Mencionamos "60" porque es la velocidad mínima a la cual conviene colocar la cuarta en el Isard.
JORGE "FIERROS" VÍCTOR, Florida.

TAPAS

1) ¿Qué coche es el de la tapa del 39?

R. Un ATS 2500 Gran Turismo, ocho cilindros en V.

2) ¿Es importado o nacional el motor del Rambler '64)?

R. Nacional.

3) ¿Existe aún la fábrica Jensen? ¿Puede decirme de su modelo 541-S, cilindros, velocidad máxima y de crucero?

R. Sí, la fábrica existe aún. El modelo 541-S ha sido reemplazado por el C, que tiene un motor V8 Chrysler de 6 litros y 305 HP-SAE. Desarrolla una velocidad máxima de aproximadamente 220 km/h.

4) ¿Qué diferencia existe entre los modelos Rolls-Royce y Bentley?

R. Carrocería y detalles de lujo solamente; hay también en la serie Rolls-Royce un modelo de chasis largo (Phantom V) que no existe en la serie Bentley. El motor es el mismo para ambas marcas.
CARLOS FRIEDLLENDER.

¿ANDA O NO ANDA?

1) Los escapes Abarth, ¿aumentan la potencia? Mi 1100 tiene uno, pero me han superado en velocidad muchos otros 1100 con escape simple. La agencia insiste en que el auto está O.K.

R. Su escape, ¿es realmente Abarth o de una marca que lo simula? Los Abarth, fabricados en Italia, son muy buenos. Sobre las posibles marcas competidoras, nada podemos opinar, pues no tenemos referencias, y además, hay que ver si el coche está a punto y si, por ejemplo, abre totalmente la mariposa del acelerador.

2) ¿Conviene ponerle cuentavueltas al 1100?

R. Sí, es interesante.

3) ¿Qué marca sugieren?

R. Consulte los anuncios en PARABRISAS y otras revistas especializadas.

4) Colocando cuentavueltas, ¿cuáles serían las revoluciones en las cuales se deberían realizar los respectivos cambios de velocidad?

R. Eso depende del apuro que tenga. Consulte PARABRISAS 39, "Tablas Mágicas".

5) ¿Conviene ponerle un termómetro de aguja?

R. Nunca está de más.

6) ¿Cómo puede evitarse la filtración por los pedales? Los tapones de goma están en perfecto estado, pese a lo cual el agua penetra...

R. ¿Algún lector puede ayudar?

7) ¿A qué se debe el prematuro degaste de la cadena de distribución de muchos Fiat? ¿Es cierto que conviene reemplazarla por la del Gordini?

R. Hemos oído otras quejas de desgaste prematuro de cadenas de distribución 1100. Lo de reemplazarlo por una cadena Gordini es una novedad para nosotros. No nos consta que sea beneficioso el cambio ni que siquiera combinen las dos cadenas, aunque no sería difícil que lo hicieran. Una vez tuvimos carta de un lector que aconsejaba cambiar la cadena de distribución original por otra de marca Reynolds. Transmitimos la información sin compromiso.
UN MILLECENTINO.

FERIAS FRANCAS

1) En PARABRISAS de marzo dicen que el Auto Unión tiene características deportivas y que es un auto de feria. ¿Qué quiere decir?

R. La frase dice: "Los Auto-Unión, zumbadores, deportivos, ágiles, también sirven como excelentes vehículos para ir a la feria".

2) ¿Qué ventajas tiene la tracción delantera?

R. Ojalá fuera tan sencillo decir "tiene esta ventaja y esta desventaja". En gran medida, es cuestión de interpretación.

https://argentoteca.blogspot.com

Muchas fábricas son firmes defensoras de la tracción delantera; otras, la rechazan en forma categórica. Mucho se ha hablado sobre la conveniencia de traccionar las ruedas delanteras o hacerlo con las traseras. Lo importante es que en el manejo normal la diferencia no se nota.

3) Entre el Di Tella 1500 y el Auto Unión, ¿cuál se tiene mejor en las curvas y cuál acelera más?

R. Los dos coches tienen excelente tenida, siempre que se entre relativamente despacio, para salir picando fuertemente, como corresponde hacer con un auto de calle. En cuanto a aceleración, los tests del A. Unión (PARABRISAS 17) y del Di Tella (PARABRISAS 20) le darán la pauta.

OSCAR RODOLFO DE CÓRDOBA.

MIL NOVENTA Y TRES

1) ¿Qué diferencias hay entre el Renault Gordini y el Renault 1093?

R. No tenemos el detalle exacto, pero son: carburador más grande, las válvulas más grandes, árbol de levas de mayor cruce.

2) ¿Es posible transformar un Gordini en un 1093?

R. Por supuesto que es posible; pero no sabemos que se consigan los elementos necesarios en nuestro país. Hace algún tiempo se decía que el Departamento Competición de IKA pensaba vender a particulares elementos como para poder transformar Gordinis en 1093, pero nada más se supo de esa iniciativa. Queda la posibilidad de hacer un "tuning" del Gordini, aun sin ajustarse estrictamente a las modificaciones normales en el 1093.

3) ¿Se fabrica el 1093 en algún país de América del Sur?

R. No, pero Willys do Brasil fabrica el "Interlagos", cuya mecánica es precisamente la de un Gordini más exprimido. Es lo más cercano a lo que usted busca.

J. J. ESCOBAR, Belgrano, Cap. Federal.

TAPA ROSARINA

Necesito saber quién tiene una tapa de admisión para un Ford V8 '42 de dos carburadores, para un TC que estoy armando...

R, Cartas directamente al señor Martínez, por favor.

RAÚL MARTÍNEZ, Moreno 210, Rosario, Santa Fe.

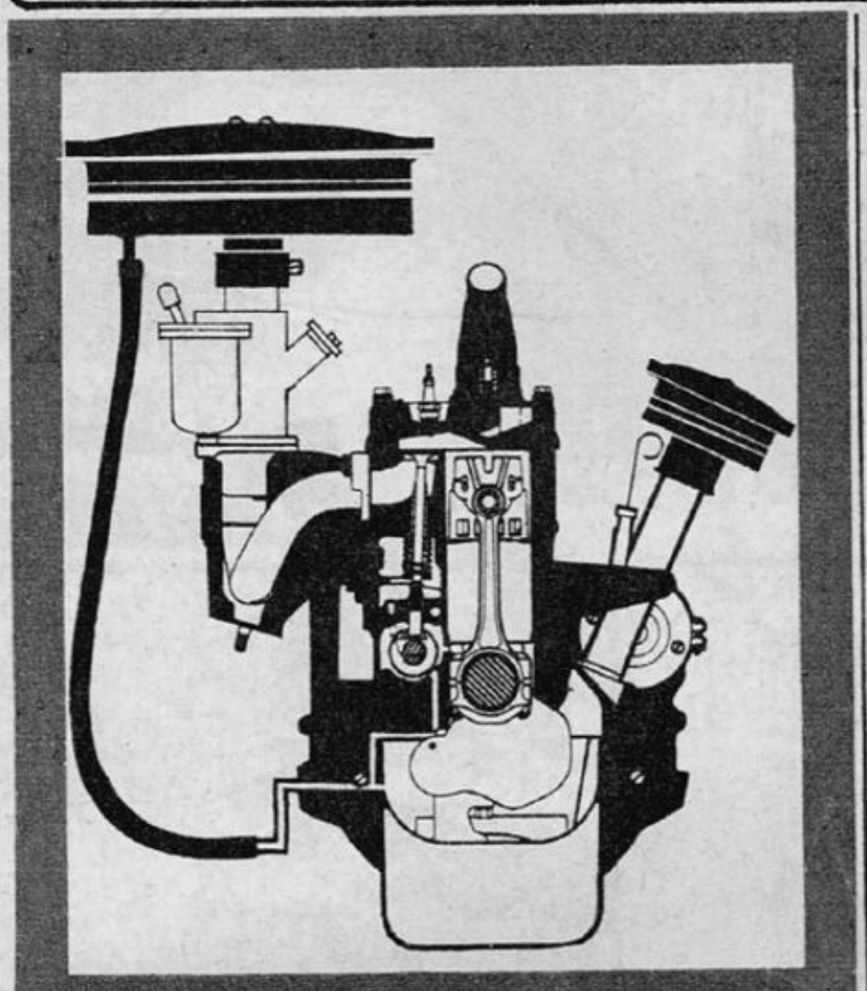
ROAD TEST

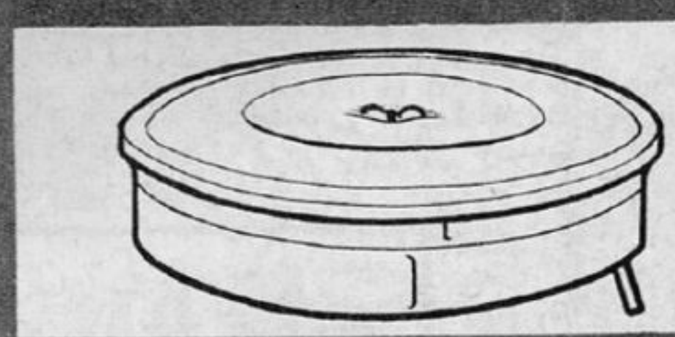
FASFILTER

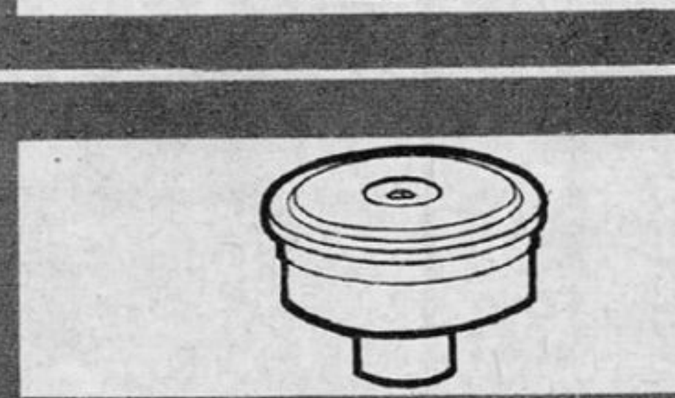
HOY PROBAMOS EL FASFILTER

Nuevo Sistema Completo de Filtrado de Aire Semi - seco

BOOM S.A.

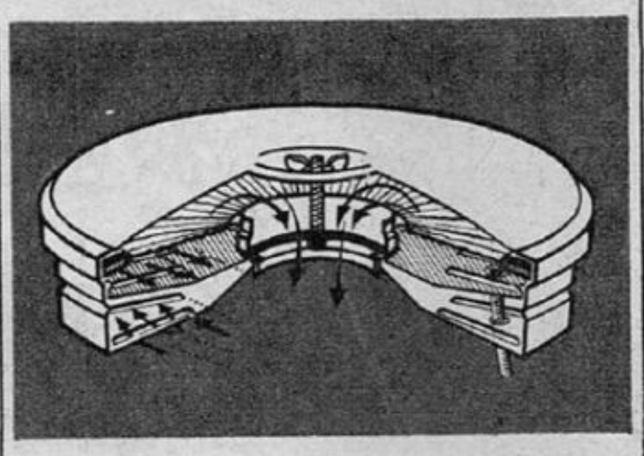






El automovilista, camionero o colectivero de nuestros días tiene depositado en su vehículo un capital considerable. Por esa razón se hace cada día más evidente la necesidad de conservarlo y protegerlo de todo lo que contribuya a su prematuro desgaste. El polvo del aire ambiente es el factor Nº 1 del desgaste de un motor. Hoy presentamos la solución a ese grave problema: FASFILTER.

FASFILTER es un sistema completo de filtrado de aire semi-seco que retiene el 100 % de las impurezas.



FASFILTER actúa de 3 maneras:

FILTRO DE AIRE DEL CARBURADOR. Carcaza de entrada tangencial de aire, elemento filtrante y adaptador... que elimina las impurezas del aire.

FILTRO DE AIRE PARA TAPA DE CARGA DE ACEITE: Réplica en miniatura del filtro del carburador que impide la entrada de las impurezas al cárter y mejora la ventilación.

TOMA DE VAPORES O NEBLINA DE ACEITE: Toma los vapores del cárter y absorbe una neblina de aceite que aglomera la suciedad facilitando su expulsión, impregna el elemento filtrante y lubrica los aros superiores y paredes del cilindro.

FASFILTER ES UN NUEVO SISTEMA COMPLETO DE FILTRADO DE AIRE SEMI-SECO

De esta manera FASFILTER trabaja rindiendo mayor potencia, pique, velocidad y economía.

FASFILTER es fabricado bajo licencia y distribuido por FAS PEPA HNOS. S. A. de Garibaldi 1415 Lomas de Zamora.

https://argentoteca.blogspot.com

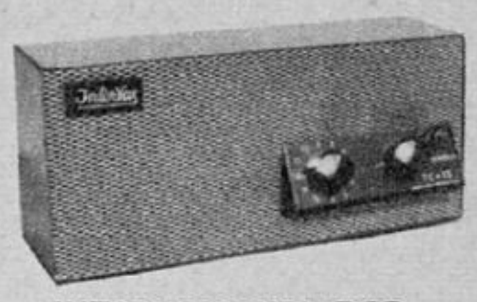
Realización EDDIE publicitaria

NOVEDADES

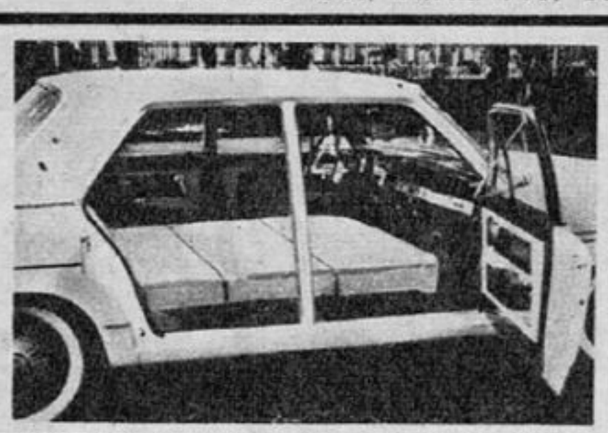
TRAN S.Y.C.A. su **AUTO RADIO**, íntegramente a transistores con extraordinaria sensibilidad y sonoridad de concierto. Fabricada por **FAMAR S.R.L.** Distribuyen **Fiore Panizza y Torra S. A.** Viamonte 1581 **Grinberg e Hijo**, Corrientes 1824

AVANZADA DE LA CIENCIA ELECTRONICA

TRANSCEPTOR Banda Ciudadana
Especial para el campo, uso fijo y móvil. Ahora transistorizado 6 - 12 - 32 - 220 volts, consumo ínfimo 0,025 amp Alc 40 a 80 Km.



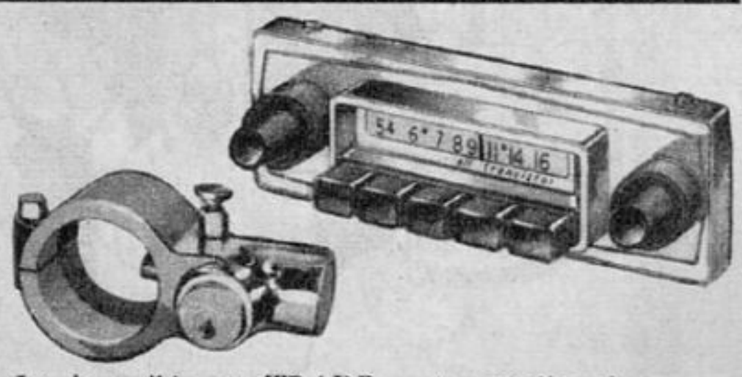
INTERCOMUNICADOR
TRANSISTORES MODERNO
Funcionan todos entre sí, hasta 12 centrales Descuentos al gremio
Recepción clara y potente. Amplia garantía.
INTERVOX. Varela 765. Tel. 612 - 8523, Buenos Aires.



Para su CHEVROLET RAMBLER, FALCON VALIANT presentamos como novedad los ASIENTOS CAMA (totalmente horizontales) muy confortables y de mecanismo patentado y garantizado. También la línea completa para ESTANCIERA, CITROEN, Di Tella, Fiat, Renault, Peugeot.

Son sus fabricantes **MAURICIO VITIS y Cía., San Blas 1375/79 (alt. Av. San Martín 2700). Tel. 59-2026, Bs. As.**

TAPIZADOS AVENIDA presenta este nuevo modelo de tapizado de lujo adaptable al Citroen 2 C V. con más confort, mejor linea y en 3 colores: rojo, verde y el clásico azul rayado. **TAPIZADOS AVENIDA Casa central: Av. Mitre 94 Tel. 740 - 7446 V. Martelli**
en Capital: Beruti 2813 Tel. 82 - 0375
en Mar del Plata: Alvarado 2311 Tel. 4 - 8277.



Lo imposible en **TRADE** - Autorradios de todas las marcas, **Autovox - Blaupunkt - Motorola - Philips - RCA**, Transyca etc., **service** de todas las marcas muy por debajo del precio de lista, instaladas y con antena con llave; además en nuestra sección Cerrajería del Automóvil le ofrecemos en oferta especial, **TRABEX** Legítima instalada en $ 1.700.-

TRADE - Avenida Pueyrredón 2259 - Tel. 80-4469, Cap.

ADQUIERA UN 0 KM.
O TRANSFORME
SU **AUTO UNION**
DKW EN UN
" SCHMITZ "
LINEA
ESPECIAL
Motor 62 HP

Pintura total "Linea de Plata" Tapizado especial a bastones - Cinturones de seguridad Volante especial - Cuenta revoluciones - Caño de escape "Abarth" - Frenos de potencia: "con serbo" - Faros de potencia - Barra estabilizadora tren delantero - Bocina especial

J. A. CABRERA 4366 - Tel. 773 - 2866
Buenos Aires

ERPABURLETE autoadhesivo. Evite DEFINITIVAMENTE las filtraciones de polvo y viento en su hogar, oficina, taller, etc. Resguarde sus paredes y muebles de golpes y raspaduras, además úselo como zócalo. Ud. mismo puede colocar el ERPABURLETE con la mayor facilidad. Y ahora también en negro.

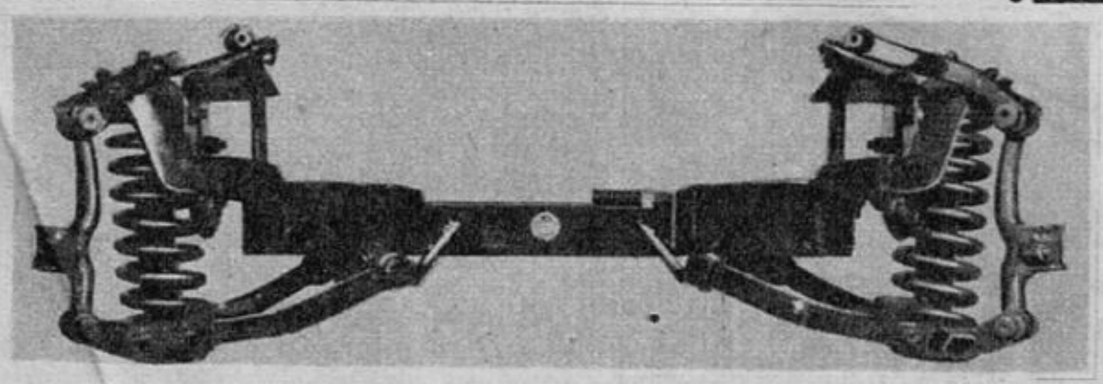
Distribuidores exclusivos: ARTEFA S. R. L.
Entre Ríos 1027 - Tel. 26-2203 y 27-6211

Rep. en el Interior: Bauzas - Explanada 643 - ROSARIO - Colli - 9 de Julio 3059 MAR del PLATA Baiocco - Av. J. B. Justo 474 PUERTO MADRYN Navarro - Buenos Aires 163 PARANA - Quero Lima 2158 CORDOBA - Quintana - Olascoaga 1438 MENDOZA - Guinea Pueyrredón 544 RESISTENCIA Provent. Pringles 754 SAN LUIS.

erpa burlete
AUTOADHESIVO

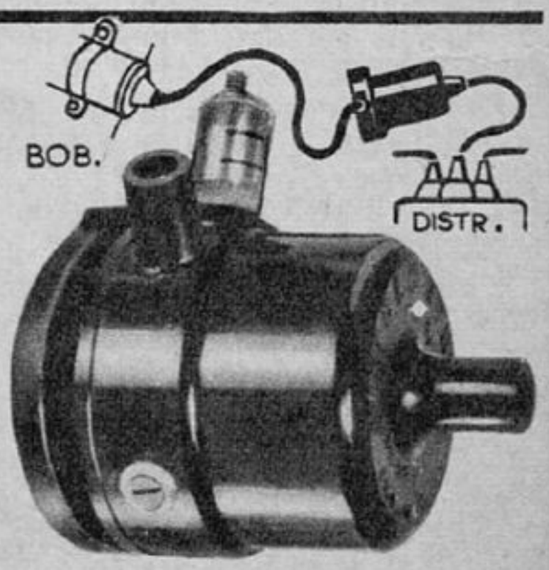
Boutique del automóvil
Gath y Chaves-Bs. As.-Mar del Plata Mendoza-B. Blanca-Rosario y Harrods.

AL-CROM S. R. L. Ahora presenta las FUNDAS SUPER ANATOMICAS NACIONALES e IMPORTADAS
Para FIAT 750, 1100, 1500 - DI TELLA - FALCON RAMBLER - CHEVROLET 400 - VALIANT PEUGEOT 403, 404 y otros.
Accesorios del automóvil en sus tres esquinas de Jujuy y Moreno, **Jujuy 292 - 299 y 306, Cap., Tel. 97 - 1221 y 93 - 1656,**
BOCINAS con compresor italianas original 3 y 4 tonos También defensas especiales para todo tipo de automóvil. Tapizados importados y nacionales anatómicos. Brújulas, buscahuellas, faroles "Helphos", "Marchal", "Hella", autorradios italianas, japonesas, nacionales y linea completa de accesorios importados y nacionales para todo tipo de automotor.



Solucione el problema de su RASTROJERO - JEEP - ESTANCIERA colocando la Suspensión independiente DOT-DAL. Consulte a su especialista en suspensión. Distribuidores en todo el país AUTOLANDIA S. R. L., Av. Maipú 2170-74, Olivos Tel. 791-4511 - 2184.

FUNKEN - CICLO Algo sorprendente es este maravilloso DISPOSITIVO de AUXILIO patentado. Es el único que hace funcionar el motor, con la tapa del distribuidor totalmente comunicada con las bujías empastadas, con el condensador cortado y con el equipo de encendido totalmente mojado. FUNKEN-CICLO es realmente algo increíble, por eso lo invitamos a solicitar o concurrir a una demostración práctica. Distribuidor: **José Ferrarelli - Echeverría 21 - tel. 207-9782 - Wilde** Necesitamos representantes en todo el país



https://argentoteca.blogspot.com

a través del parabrisas

Viamonte 353 - 32-1424 y 32-7989

Llegaron los famosos **ANTEOJOS EUROPEOS PROTECTOR RATTI** (90-R) **Peso: 25 gramos con armazón de nylon.** antideslumbrantes, contra encandilamiento y niebla, usado en las fuerzas armadas y aviación europeas, de gran protección y 100% irrompibles. Ahora los automovilistas tendrán seguridad absoluta en la ruta. En sus dos modelos para damas y caballeros. Representante exclusivo para América Latina : **Cristóbal J. Bollati.** Carlos Pellegrini 465, 5º p. - Of. 42 - Tel. 35 - 3694 - Bs. As. en Mar del Plata: Automóvil Club Argentino

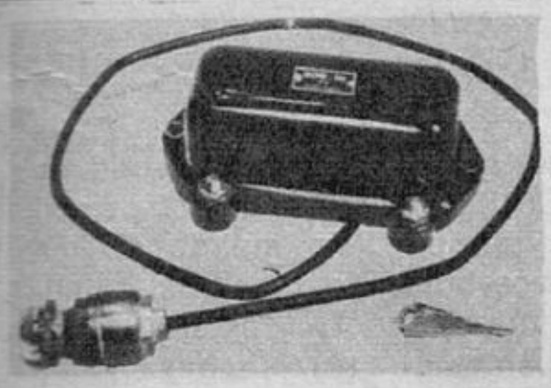
Cuidado con las imitaciones; observe el sello RATTI en el frente del anteojo

ESCAPES "TRONADOR MARLIT"

SILENCIADORES MARLIT innovando en la industria automotor y tras 34 años de constantes esfuerzos en la fabricación de silenciadores y caños de escape, presenta sus equipos especiales **"TRONADOR MARLIT"** únicos en su tipo, adaptados a las disposiciones municipales vigentes. Estos equipos cuyo rendimiento esta ampliamente garantizado asegura un 10% de aumento de velocidad, economiza el 12% de combustible

Adquiéralos en **PALIQUE** 436 - tel. 54-0303, o en los puestos del Muñeco **MARLIT** - En Palermo Cerviño 3767 tel. 72-9515 Cap. en Barracas Herrera 582 tel. 21-4075.

RENAULT DAUPHINE y GORDINI - FIAT 750 - 1100 - 1500 PEUGEOT 403 - 404 - DE CARLO y AUTO UNION DKW



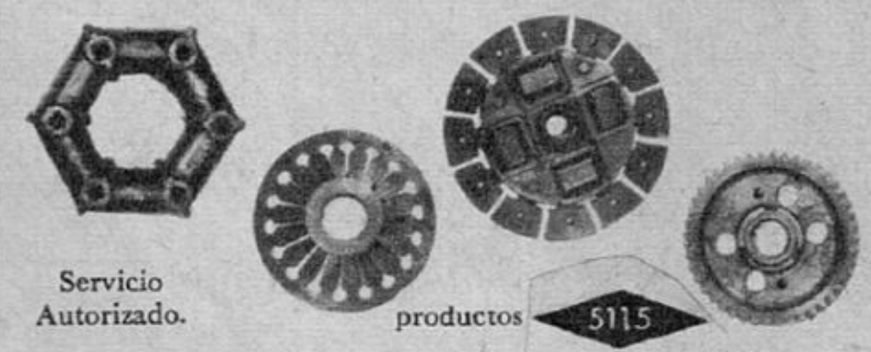
Contra el **ROBO de AUTOS** ahora se coloca **ROB-IN** el SEGURO más eficaz, garantizado por 5 años. Señor automovilista, gane en tranquilidad colocando en su auto este novedoso SEGURO.

Informes: 653-5959 - Balcarce 80 (alt. Rivadavia 13100) **Ramos Mejía** Disp. de zonas en el Interior para concesionarios.

El Sr. ROBERTO CHIMIRRI de **Talleres BARBIERI Mario Bravo 75 Cap.** presenta este novedoso invento patentado: el TANQUE ADICIONAL de ACEITE "PRE-FILTR" para el ISARD T 700 el cual garantiza el funcionamiento del coche durante más de 5.000 km. sin atención del filtro Aumenta la capacidad del carter en LITRO EXTRA con circulación forzada y enfriamiento.

Actúa por el sistema de pre-filtrado y decantación de impurezas.

Colóquelo por sólo $ 3.500.- con funcionamiento garantizado en Talleres RAMAR.

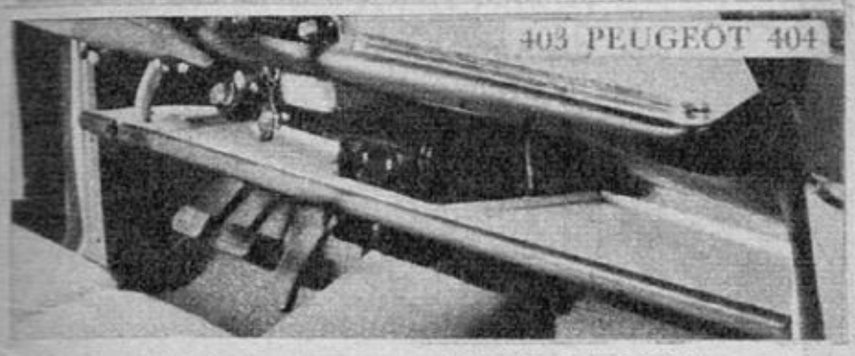


Servicio Autorizado.

productos 5115

Para **ISARD y DE CARLO** - Nueva **CRUCETA "MANCHON"** para 4000 km. Más reforzada y nuevo **DIAFRAGMA** construído bajo normas alemanas. Más resistente y durable. Nuevo **DISCO de EMBRAGUE** para **DE CARLO** construído según normas alemanas de aceros especiales.

Nuevo **ENGRANAJE** para **DE CARLO** construído bajo nueva carta que elimina totalmente el ruido. Más durable y resistente. Son productos "5115" de calidad controlada **DETROIT MOTORS. Av. de los INCAS 5115 Bs. As. Tel. 52-1841**

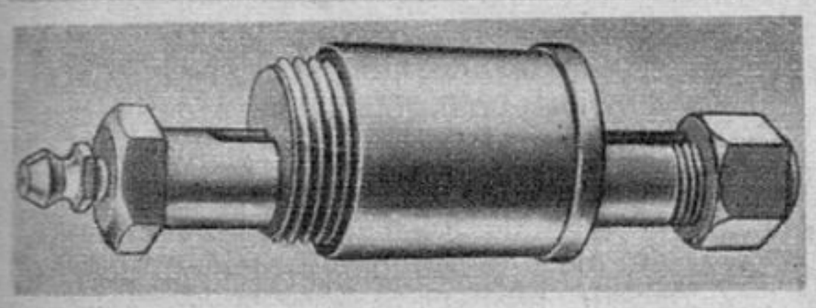


GIBEST S.R.L. presenta esta **SUPER BANDEJA** que le dará amplitud y comodidad a su automóvil. Totalmente tapizada con las telas plásticas originales del Peugeot. Adquiérala en Agencias Oficiales, Talleres de Servicio Autorizado y casas de accesorios.

Distribuidores exclusivos: **NORTE COMERCIAL Echeverría 555 Florida F.C.M. - Tel. 740-5443.** Se envían pedidos al interior contra reembolso.

Automóvil de n/fabricación contratado por producciones "Aries" para el film "Primero yo".

SANTOCOSTA (ex Eurocar) Tiene el agrado de presentar al público argentino sus últimas creaciones en carrocerías especiales: GRAN TURISMO - TURISMO CARRETERA y COMPETICION, diseñados por técnicos europeos. **Cornelio Saavedra 2472 - T. 740-0789 Munro - F.C.N.G.B.**



La solución al problema de dirección de su RENAULT o PEUGEOT. **El corrector de comba y avance COM - AVAN,** de fácil colocación, ahorra reparaciones de alineación. Solicite demostración en talleres especializados. Distribuidores **AUTOLANDIA S. R. L., Av. Maipú 2170-74, Olivos. 791-4511 y 2184.**

PERSONALICE su automóvil colocando en las puertas o tablero los nuevos **MONOGRAMAS SUIZOS AUTOADHESIVOS** en letras plateadas o doradas inalterables. Puede adquirirlas en las estaciones de servicio, casas de repuestos y accesorios para automóviles. Es importador de esta novedad **NORCA S.R.L.** de Rincón 244 Bs. As. - Tel. 47-4908

Ahora se fabrica en nuestro país el **BUSCAHUELLAS** a ventosa para parabrisas rectos o curvos, con la marca "Augustus" Los distribuye **REPAC S.R.L. Darwin 28 tel. 55-6110 y 54-9493** - Bs. As. Es múltiple como luz de orientación para curvas, guiñada, niebla, faro liebrero y lámpara de mano. Precios especiales a revendedores.

ADELGAZARA 600 GRAMOS POR HORA, sin dieta, sin ejercicios, sin sacrificios, con el **BUZO MAGICO.** Visite su nuevo local: **SOLIS 787 T. E. 38-8107 y 37-0137.** En venta también en: Fcia. FRANCO INGLESA, HARRODS, GATH y CHAVES, NOCETO SPORT, Mc HARDY BROWN, TANARA KEN, Montevideo 1278 y POLIA, Talcahuano 1044

en Uruguay ABECE - T.E. 71017

Zonas disponibles en: Tucumán - Corrientes - La Pampa.

NUEVOS! Ahora LAVABLES

https://argentoteca.blogspot.com

EL COLECTIVO ¿ANGEL O DEMONIO?

El vehículo de transportes autóctono y su ubicación dentro del tránsito urbano han puesto en la palestra un problema que analizamos en esta nota: la seguridad

En el número próximo pasado de PARABRISAS tratamos muchos aspectos del pequeño mundo de los colectivos enfocados desde el asiento del conductor. Posteriormente continuamos nuestras indagaciones para estudiar el problema "desde afuera".

Resolvimos dar un aspecto netamente práctico a un problema muy importante dentro del cuadro general del transporte urbano de pasajeros: las distancias de frenado. Nuestro interlocutor anterior nos había expuesto un problema muy importante: aparte de la distancia que necesite para frenar un colectivo cargado (que puede pesar entre ocho y nueve mil kilos en total, cuando está muy repleto, con abundantes pasajeros de pie), existe el problema de que si el conductor "clava" los frenos, puede lastimar seriamente y aun matar a algunos de los pasajeros que se encuentren de pie. En este aspecto sería más conveniente que todos viajaran sentados, pero ¿a cuánto ascendería, entonces, el costo del viaje?

Vale decir, entonces, que ya existe **a priori** una obligación moral del chófer de no emplear a fondo los frenos del vehículo, especialmente en el caso de los pasajeros que están de pie. Aparte del problema de la seguridad del pasajero de pie, existe también la influencia nociva del efecto dinámico que se observa al acelerar, desacelerar o virar apretadamente el colectivo. Puede parangonarse con el efecto dinámico de una carga líquida en un camión cisterna: cada vez que el camión frena, la carga fluye para adelante y tiende a darle un empuje adicional, que reduce el efecto de los frenos. En caso de curva, ese empuje indeseable se verifica en forma perpendicular a la línea de marcha, tendiendo a apartarlo de su trayectoria. En el caso de un camión cisterna, existe una posibilidad de remediar ese efecto, mediante mamparas rompeolas, pero este paliativo no puede aplicarse en

https://argentoteca.blogspot.com

Ya se ha efectuado el disparo con la pistola marcadora, el colectivo comenzará a frenar. . .

el caso de un vehículo destinado a transporte de pasajeros.

Muchas veces usted se habrá quejado de que viaja como un animal. Es interesante consignar que, precisamente, en los camiones de transporte de ganado, se los carga con la mayor cantidad posible de animales, a los efectos de reducir ese fenómeno dinámico, logrando así evitar que los animales se aplasten mutuamente, y a la vez, evitar perjudicar las condiciones de estabilidad del camión. De modo que cuanto más apretado viaje, más seguro andará. Carteristas aparte. . .

Para determinar con qué margen de seguridad puede contar un colectivero para casos de emergencia, resolvimos hacer una prueba con la amable colaboración de Mercedes-Benz Argentina, S. A., y de la línea 406, quienes nos prestaron un coche de la línea. Resolvimos usar un Mercedes-Benz porque es uno de los chasis más difundidos para el uso de transporte urbano, lo que valoriza la cualidad estadística de la prueba. Por supuesto, estaba equipado con frenos de aire.

Hicimos dos series de pruebas, como las que habitualmente realizamos con automóviles y pick-up, es decir, un téster de PARABRISAS viajó en el vehículo y, en determinado momento, efectuó un disparo de una pistola cargada con cartuchos especiales que dejan una marca sobre el pavimento. En el momento de escuchar el disparo, el conductor debía frenar a fondo. De esa manera, la distancia resultante incluye no solamente la distancia efectiva, sino también la reacción del conductor.

Los promedios obtenidos en las pruebas, a 20 y 40 km/h., respectivamente, son los siguientes:

VELOCIDAD	DISTANCIA EFECTIVA	DISTANCIA DE REACCION	DISTANCIA TOTAL
20 km/h	9,50 mts.	2,70 mts.	12,20 mts.
40 km/h	15,30 mts.	5,50 mts.	15,30 mts.

Estas cifras se obtuvieron con el colectivo sin carga. La frenada fue realizada sobre un pavimento de hormigón armado (seco) con gomas en buen estado y con presión correcta. En tal circunstancia, el coeficiente de adherencia es el máximo: 0,8. Extrapolando los resultados, y teniendo en cuenta que la fuerza para detener el vehículo es directamente proporcional al peso en el momento de la frenada, pero que la distancia recorrida durante el tiempo de reacción no varía sino en función de la velocidad, obtuvimos que la distancia **total** (de un colectivo cargado con 50 pasajeros) es de aproximadamente 19 metros de 20 a 0 km/h. De 40 a 0 km/h., la distancia total con carga sería de 31 metros.

La comparación con un automóvil, aun en el caso de un auto grande, es elocuente. Computando la distancia de reacción (que, para el caso, se supone sea igual para todos los conductores) se llega a una distancia de 5,50 m. de 20 a 0 km/h. y 13,50 m. de 40 a 0. Esto para un vehículo de la categoría "compactos" testeado por PARABRISAS. Y estas cifras, por supuesto, no incluyen el factor imponderable antes mencionado: que el conductor no puede usar los frenos a fondo porque, de hacerlo, infligiría graves heridas, acaso mortales, a algunos de sus pasajeros.

La comparación evidentemente tiene una función: la de hacer patente que, aun en las velocidades establecidas como normales para colectivos, la eventualidad de una emergencia origina una situación muy desfavorable para los mismos.

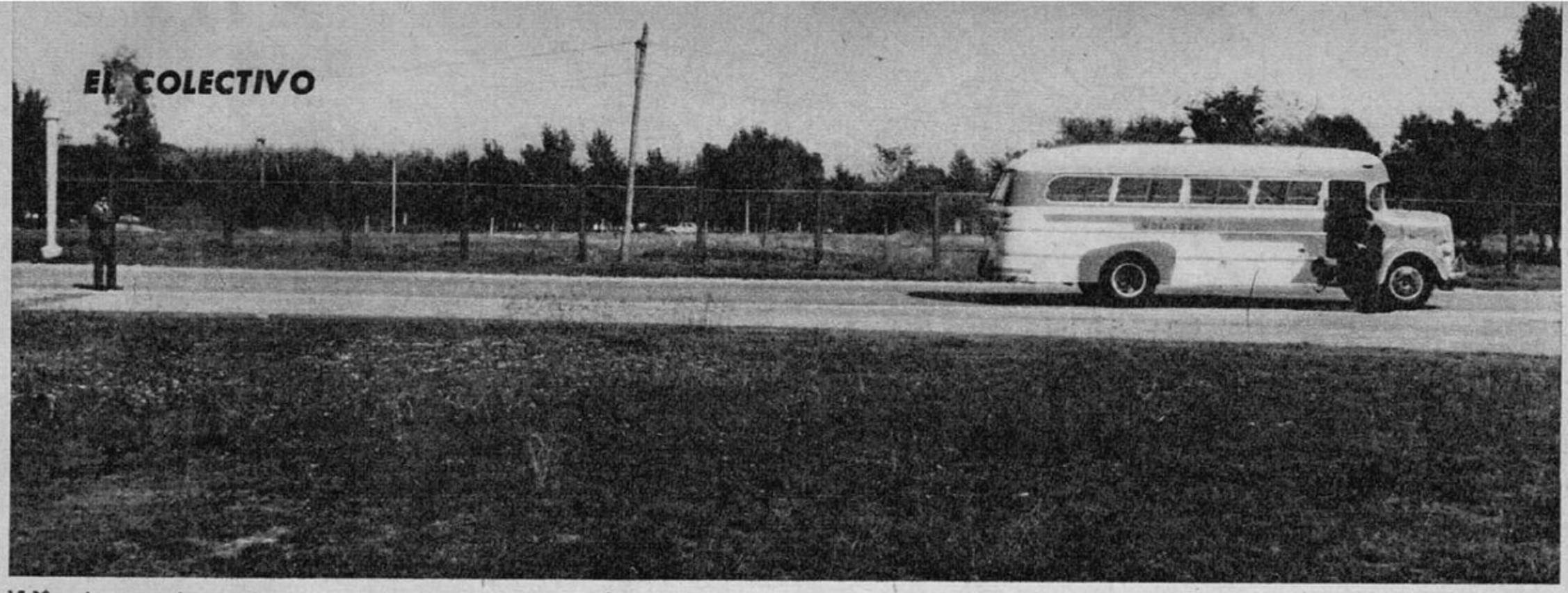
Es evidente, entonces, que esta situación se torna muchísimo más peligrosa cuando el conductor recurre a prácticas desleales y luego debe

Los testers miden la distancia de frenado.

En el pavimento se ve la marca de la frenada a 40 kph.

https://argentoteca.blogspot.com

EL COLECTIVO



15,30 metros para detener el colectivo descargado andando a 40 kph.

El Mercedes Benz ha parado, se hace una marca.

Mala costumbre ésa de bloquear el tránsito...

apresurar su paso para recuperar tiempo sobre su horario.

Por otra parte, no es lo mismo el choque a determinada velocidad de dos autos que pesan, digamos, mil kilos cada uno, que el de un colectivo cuyo kilaje es siete, ocho o más veces superior, contra un auto. Se comprende, entonces, que la energía de deformación puesta en juego, es enormemente mayor en el caso del choque colectivo-auto, resultando obvio que la mayor parte de esa energía la deberá absorber el automóvil y sus ocupantes.

EL FACTOR MEDICO

Para la opinión médica sobre el problema, recurrimos a una conocida autoridad en materia de la fisiología del hombre que maneja: el doctor Lino Las Heras, jefe del servicio médico del Automóvil Club Argentino.

El doctor Las Heras nos explicó claramente el problema. Aparte del hecho de que los colectiveros manejan demasiadas horas seguidas, tampoco su posición de conducción es la óptima. Los asientos tienen el respaldo colocado en posición demasiado vertical. Al sentarse en los mismos, se forma un ángulo entre el torso y las piernas que es menor de 90 grados. En esas condiciones, se forma un acogotamiento en la vena safena, que es la que lleva la sangre de vuelta a los pulmones, a partir de la parte inferior del cuerpo. Este acogotamiento se produce a la altura de la ingle, restringiéndose, entonces, la circulación: fluye menos sangre al cerebro, y, por otra parte, se reduce el efecto de neutralización del ácido láctico que es el que, en definitiva, produce el efecto denominado coloquialmente "cansancio". Es como si acodáramos una manguera: cuanto más se la acoda, menos agua pasará.

Como si todo eso fuera poco, tenemos otro conocido aspecto, el de las múltiples funciones que debe cumplir el colectivero durante su faena: manejar, discutir con los pasajeros, dar y recibir monedas, contestar consultas sobre calles y "dónde debo bajarme para ir a tal lado", y confeccionar periódicamente la planilla de horario. Todo esto en posición completamente antifuncional y por demasiadas horas. Evidentemente, lo que aquí se necesita, por lo menos para empezar a atacar el problema, es diseñar una butaca anatómica, con respaldo adecuadamente inclinado, con circulación de aire en la espalda, y con apoyo lateral para que, por lo menos en ese aspecto, el conductor no vea artificialmente disminuida su capacidad.

Porque ocurre que, cuando se juntan todos esos factores, lo que se afecta no es solamente la comodidad del conductor del vehículo, sino que, al cansarse, **aumentan enormemente sus tiempos de reacción,** tal como le pasa a cualquier otro conductor en cualquier otro tipo de vehículo, grande o pequeño. Este cansancio también influye sobre el humor, empeorándolo; además, recientes estadísticas norteamericanas han permitido establecer que muchos accidentes automovilísticos son causados por personas que manejan en estado de mal humor. No solamente distrae, sino que, además, se ha comprobado que el mal humor alarga también los tiempos de reacción.

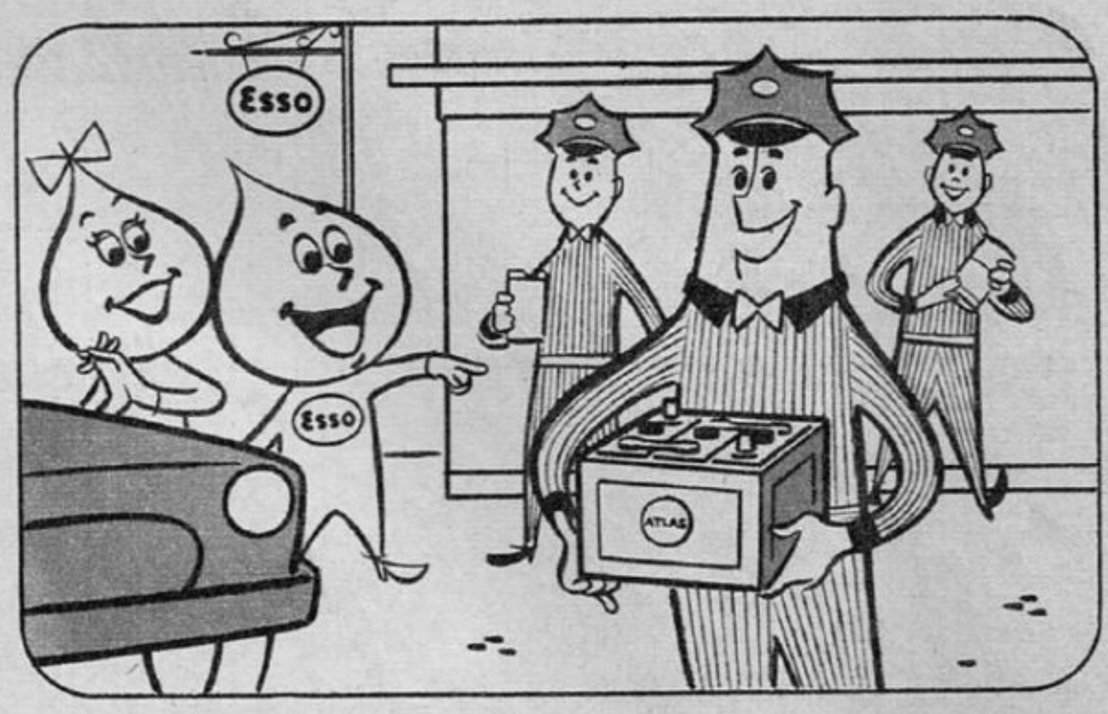
Las soluciones más o menos prácticas son: butacas anatómicas y expendio automático de boletos y cambio. Son apenas paliativos, pero la única solución real sería limitar los tiempos de manejo. Y en la práctica, ¿quién los limita? ¿Quién verifica el cumplimiento de cualquier reglamentación encaminada a ese fin? ¿Quién absorbe los mayores costos que resultarían?

Solamente podemos concluir recordando a los colectiveros, que disponen de un arma potencial que, considerando todo lo analizado, está siempre al filo de provocar un verdadero desastre. De la comprensión de todos depende la convivencia del colectivo con los demás elementos que componen el tránsito de una gran ciudad. *

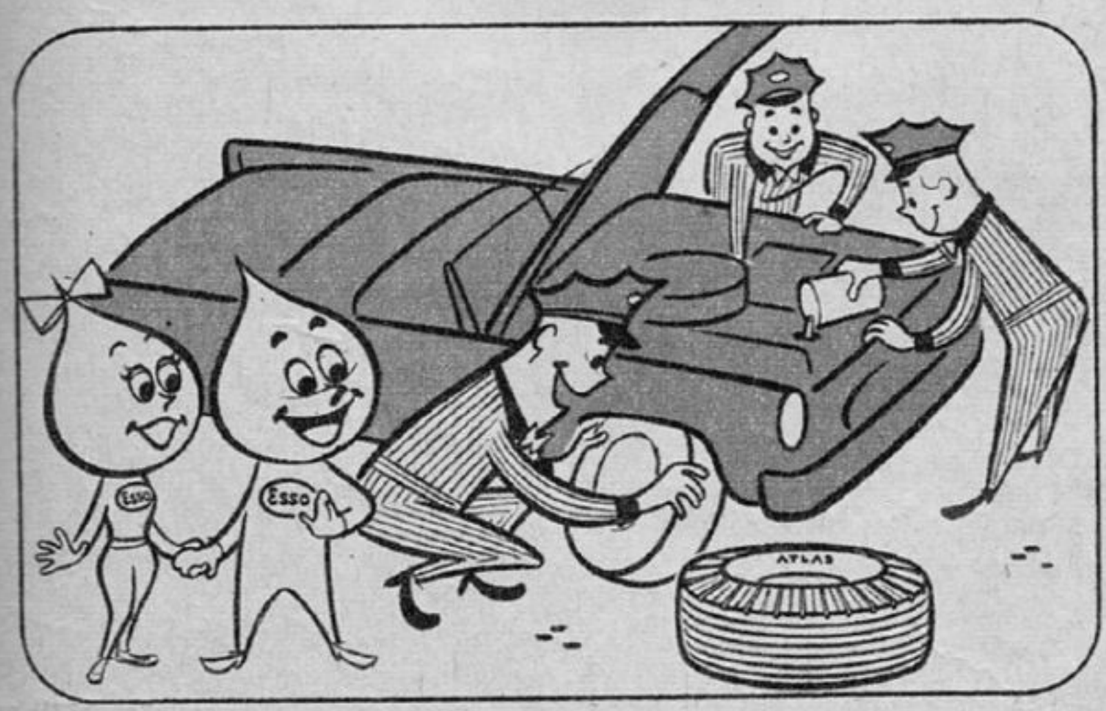
https://argentoteca.blogspot.com

¿Qué tienen de EXTRA los productos ATLAS?

Ellos llegan contrariados y con el coche "incompleto". Pero aquí les brindan todo... bajo un mismo techo.



Para el arranque instantáneo, ATLAS es la batería... rendimiento prolongado y "a punto" todos los días!



ATLAS también las cubiertas para un andar bien seguro! tienen para dar más vueltas y aguantar un trato duro.

Esto es SERVICIO EXTRA. Ellos se van encantados. Y con los productos ATLAS, el coche "marcha"... mejorado.

Esso es SERVICIO EXTRA!

Vea "EL REPORTER ESSO" por Canal 11, todos los días, a las 23 hs.

https://argentoteca.blogspot.com

Prueba de consumo: una de las muchas revelaciones.

https://argentoteca.blogspot.com

Grande, elegante, de mullida suspensión, el Chevrolet Súper presenta todas las características agradables de los "botes", en escala muy poco reducida.

Este es el 29 road-test de PARABRISAS Hoy probamos el

CHEVROLET SUPER

"Ciento veinticinco caballos reales" dice la propaganda, por lo que podría suponerse que el nuevo Chevrolet, conocido ahora como "Súper", tiene una performance muy interesante.

PRIMERAS IMPRESIONES

Es un vehículo de manejo muy cómodo, a pesar de las muchas vueltas que deben imprimirse al volante de dirección para hacer maniobras en espacios reducidos. Existe una tendencia norteamericana de acercar el volante al pecho del conductor; felizmente, los proyectistas de GM no han caído en ese error al trazar la planta del Súper. Puede ser manejado sin llevar los brazos como un mamboretá.

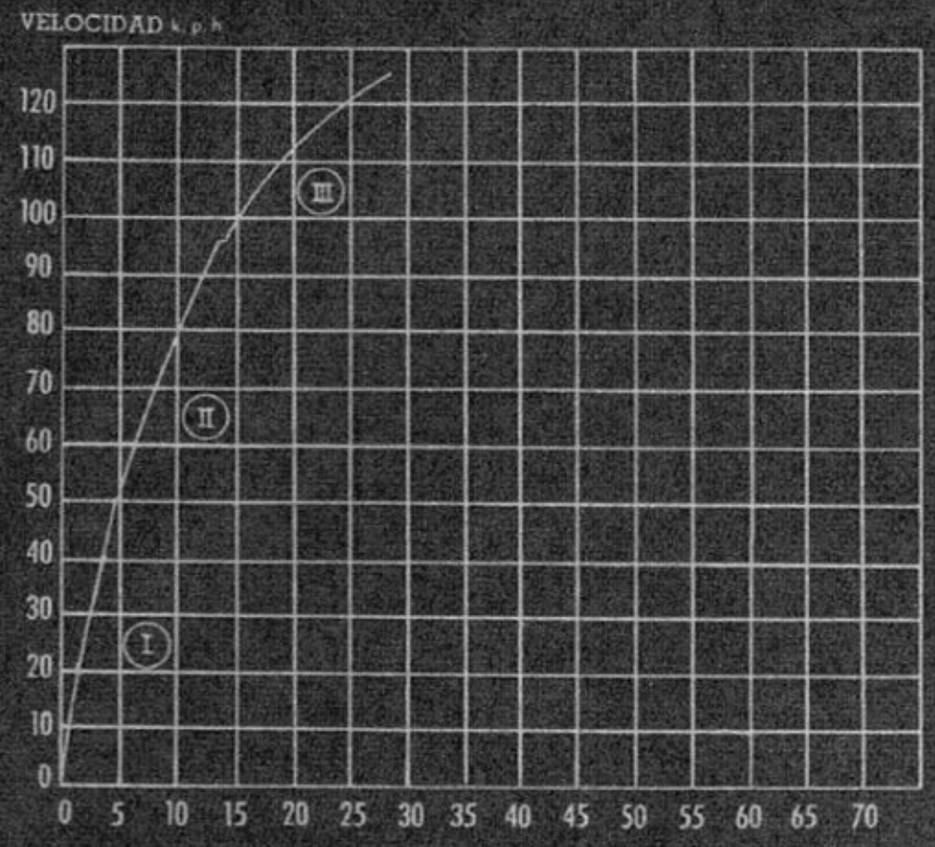
No hallamos una identidad de criterio en cuanto a la estilización del tablero. Para algunos era sobrio y no desprovisto de elegancia, para otros demasiado espartano. Hay tres elementos circulares: uno contiene velocímetro (de fácil lectura, y además, notable precisión), otro el medidor de nafta y tres "luces de idiota" (dinamo, presión de aceite, temperatura) y el tercero, central y de menor diámetro que los otros dos, es simplemente un adorno. Por lo tanto, no cumple ninguna función y a nadie gustó. No pudimos estar de acuerdo con la falta del medidor de temperatura; no tememos mayormente que el motor se pase de caliente, salvo que no sea correcto el nivel de agua del radiador, sino que para las puestas en marcha en frío es útil, al menos psicológicamente, saber en qué momento puede dejarse de andar despacio y empezar a conducir con un ritmo más cerca de lo normal.

El 400 que testeamos el año pasado tenía cebador automático; el Súper lo tiene manual. Somos, por naturaleza, desconfiados, y preferimos el manual, aunque probablemente el automático sea mejor para coches que van a parar a manos de usuarios no muy informados.

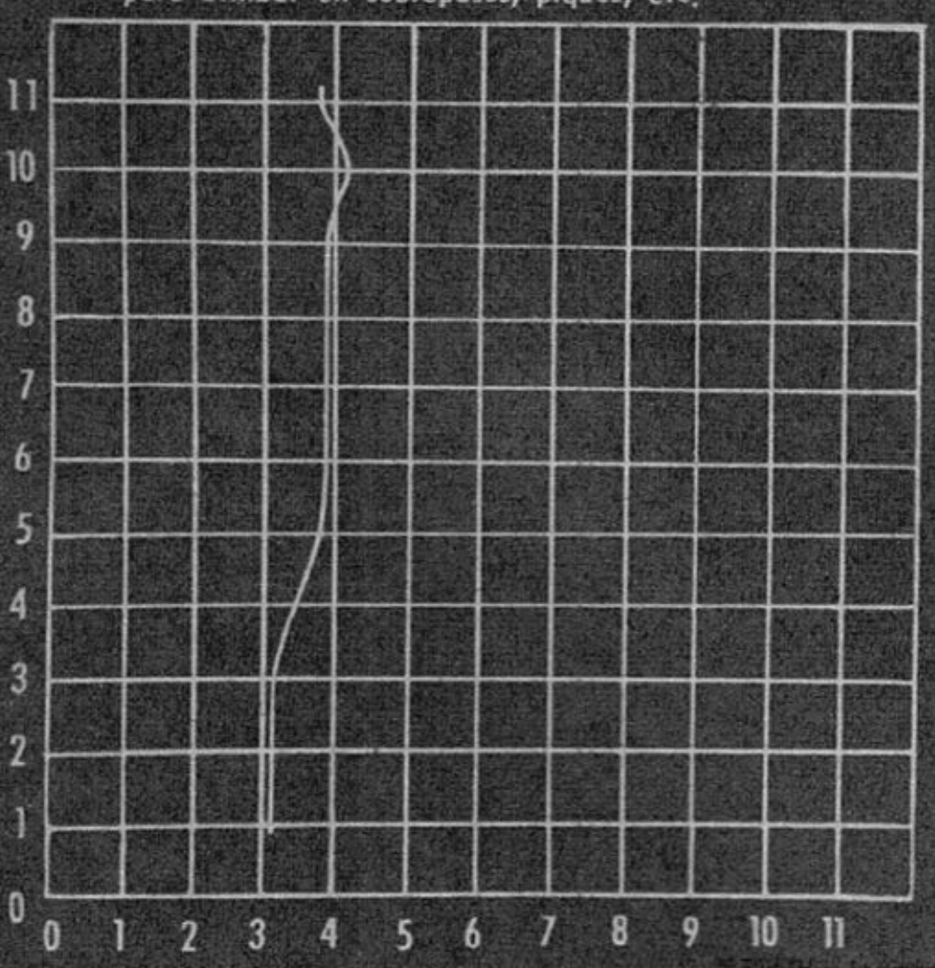
El capot se abre desde el interior; es una gran ventaja. Tuvimos en nuestro coche un desajuste del cable Bowden del tirete, que en determinado momento impidió que pudiéramos abrir el capot. El inconveniente fue rápidamente solucionado por el "service" de la fábrica. Acotemos que el Súper que nosotros recibimos era una unidad 0 km y que entonces era de suponer que tuviera alguna maña de coche nuevo. No tuvimos oportunidad de probar el sistema de calefacción más que fugazmente, en una fría noche en la provincia de Buenos Aires. Lo usamos poco, pero creemos que funciona muy bien. Hay encendedor y varios ceniceros dispuestos estratégicamente en el interior del vehículo. Los limpiaparabrisas son eléctricos y barren un área de vidrio

Conciliábulo en el Autódromo Municipal. Gente de PARABRISAS conferencia con gente de General Motors.

https://argentoteca.blogspot.com



Aunque el comprador habitual de un "Súper" raramente exija a fondo el auto, la aceleración de la unidad que testeamos deja márgenes interesantes para utilizar en sobrepasos, piques, etc.



La prueba de "fading" o desvanecimiento de frenos, indicó una buena resistencia de los elementos deceleradores del nuevo Chevrolet "Súper"

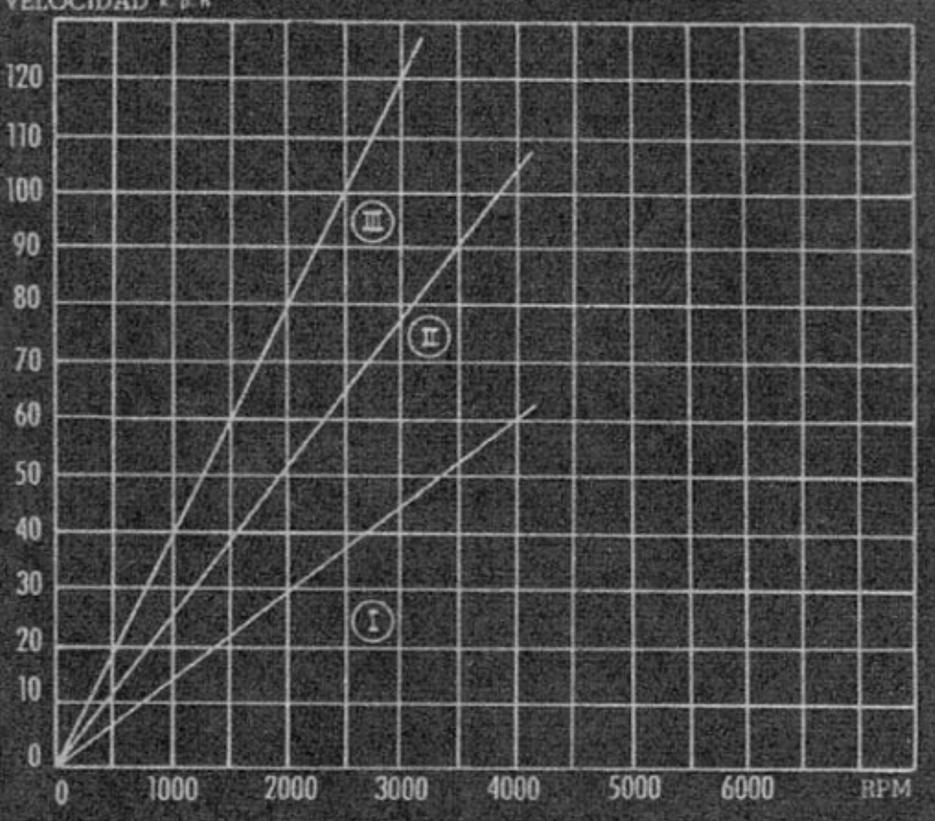
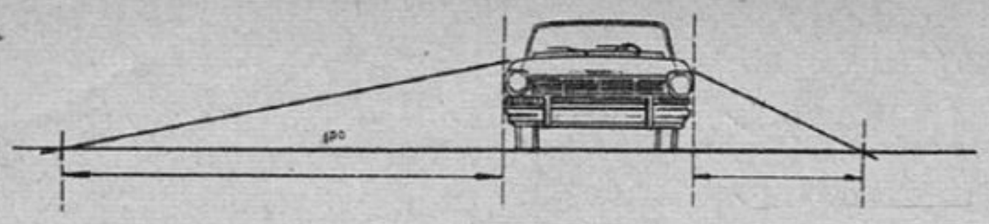
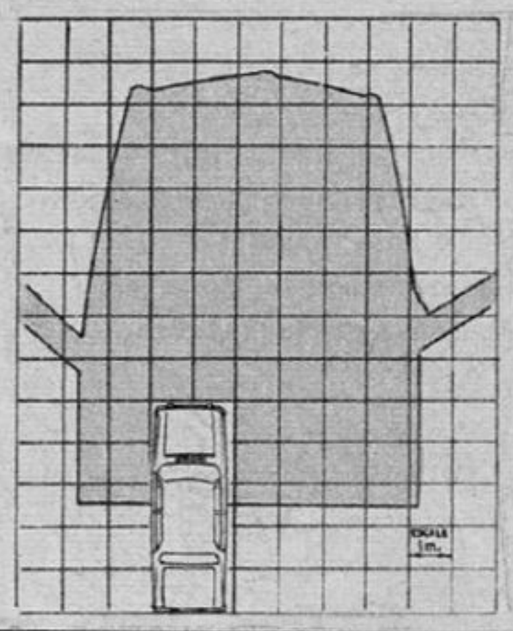
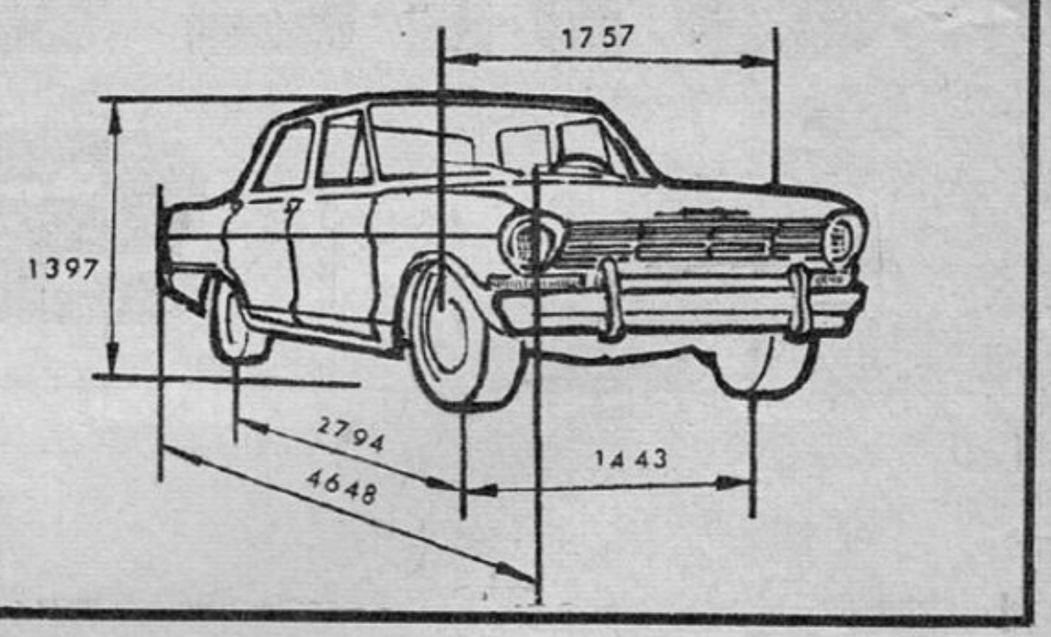


Gráfico demostrativo de las velocidades alcanzadas en cada marcha, según las relaciones de demultiplicación finales.





No es un auto pequeño, pero tampoco es un "transatlántico" el Chevrolet Super. La visibilidad es buena, gracias a modernas y amplias áreas de vidrio. El auto resulta fácil de estacionar, y sus flancos rectos lo hacen agradable tanto para "aparcar" en fila como para transitar en la ciudad. Observamos que era muy fácil de manejar a pesar de la desmultiplicación del volante.



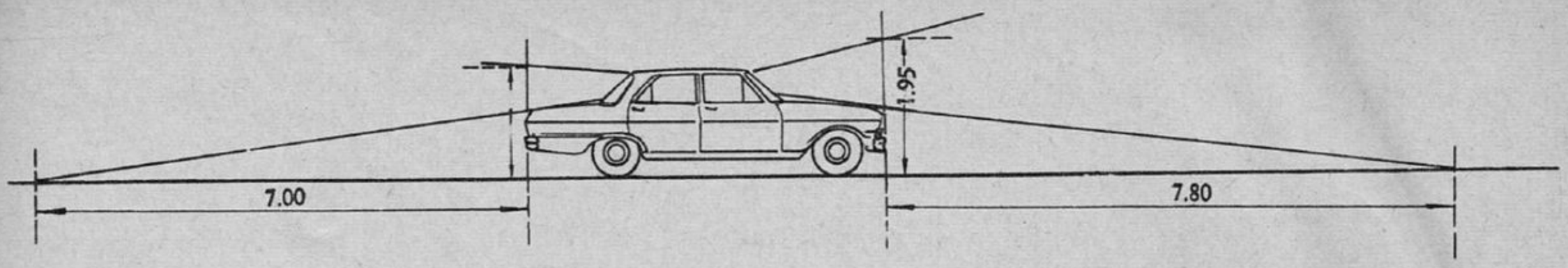
ROAD TEST 29 PARABRISAS

adecuada. Hay lavaparabrisas accionado a pedalín de goma, que a más de 90 km/h deja de mojar el parabrisas por un efecto aerodinámico. El parabrisas no es excesivamente envolvente y está libre de distorsiones molestas.

La traba de volante es la habitual en los Chevrolet más recientes. Vale decir, que se emplea un tubo de acero cromado, paralelo a la columna de dirección. Normalmente, se halla rebatida en un alojamiento o vaina; destrabando su cerradura con una llave, puede ser extendida hasta una posición en la cual interfiere el giro del volante, más allá de unos pocos grados en cada sentido. El tubo-traba tiene la costumbre de salirse completamente si no se tiene cuidado al trabarlo. En esas condiciones puede usarse como una útil y práctica cachiporra.

El comando de la bocina es un segmento de aro de aproximadamente 120 grados. Por momentos, "nunca aparecía" cuando el conductor deseaba tocar la bocina, al menos si pretendía hacerlo mientras estaba efectuando normales movimientos de dirección. En concordancia con la habitual, pero incómoda, tesitura norteamericana, no hay comando de "guiñada". Que digan lo que digan, nosotros seguimos pensando que la

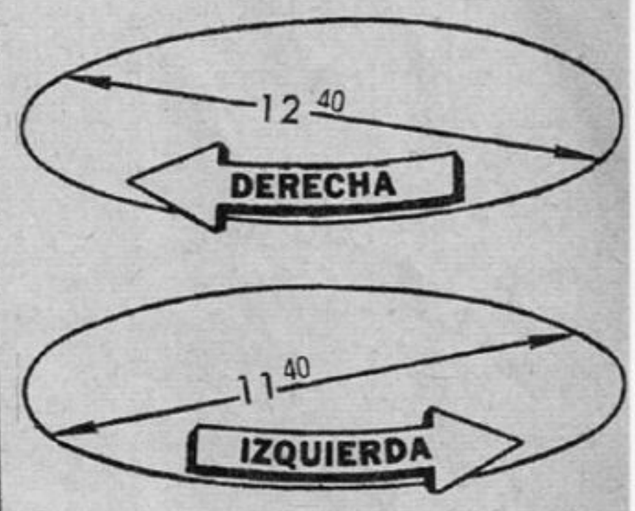
https://argentoteca.blogspot.com



NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado, y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D.T. corresponden a las distancias totales de frenado, es decir, a la suma de las dos cifras anteriores.

20 Kph.	2,70 m	1.20	D.T. = 3,90 m.
40 Kph	5,50 m	7.10	D.T. = 12.60 m.
60 Kph.	8,30 m	15.50	D.T. = 23,80 m.
80 Kph	11 m	32.60	D.T. = 43,60 m.
100 Kph.	14 m	42.50	D.T. = 56,50 m.
120 Kph	16,50 m	64.20	D.T. = 80,70 m.

La trompa no obstruye excesivamente la visual. Para atrás, el baúl no es visible, pero la línea de los flancos sirve como referencia para estacionar sin problemas.



Los autos grandes generalmente tienen mucho giro en las ruedas, porque de lo contrario sería prácticamente imposible estacionarlos en ningún lugar. Esto ocurre con el Super, cuyos diámetros de giro no son excesivos a pesar del amplio largo total.

guiñada es una gran comodidad. Las luces de viraje responden a una perilla montada sobre la columna de dirección, con retorno automático.

Dos aspectos de la sistematización interior son netamente individuales de General Motors: la insólita forma de trabajar de la llave de contacto y el hecho de que la radio no pueda escucharse salvo que el motor esté funcionando. La llave de contacto, propiamente dicha, puede retirarse sin que se detenga el motor; más aún, puede dársele contacto y arranque, girando la cazoleta de la cerradura aunque la llave no se encuentre puesta. Una "tercera posición", a la izquierda, traba la cazoleta al ser retirada la llave, impidiendo el uso no autorizado del coche. Es una sistematización clásica de los Chevrolet de los últimos años. No tuvimos opiniones muy fuertes a favor ni en contra.

En cambio, todos objetaron el hecho de que la radio no pudiera escucharse sin estar el contacto prendido. Habitualmente, los coches norteamericanos tienen una posición "ACC" (accesorios) de la llave de encendido que permite usar radio, encendedor, etc., sin cerrar el circuito de ignición; otros solucionan el problema con un circuito independiente para la radio, de modo que pueda escucharse en cualquier momento. En el caso del Chevrolet, no se ha adoptado ni un sistema ni el otro, vale decir que prácticamente no puede escucharse la radio salvo que esté andando el motor. Funciona si el encendido se pone "en contacto", pero todos saben que, si no se pone en marcha el motor, no es conveniente dejar el encendido conectado, porque, además de un mayor consumo de corriente (en realidad muy reducido), hay peligro de que se recaliente la bobina.

El tapizado mereció diversas apreciaciones desde "muy elegante" hasta "el capitoné no es elegante y además es pasado de moda". Juzgue usted, amigo.

EN CIUDAD

Considerando la potencia del motor, y su innegable aceleración, creíamos que sería más elástica la entrega de potencia del moderno 6 cilindros 3,8 litros, siete bancadas. En la práctica, observamos que en el tránsito urbano la velocidad más usada es la segunda. Si bien en tercera el motor funciona suavemente a bajas velocidades, no observándose trepidación; a menos de 40-45 en esa marcha el auto no es ágil, no es voluntarioso, como lo es una vez que supera la fácilmente alcanzable barrera de los 45 km/h. Vale decir: anda en directa a 35 sin problemas, pero si el conductor lo exige, el motor responderá con un poco de desgano. Nuestros **testers**, habituados por instinto a llevar los motores dentro de su gama de rpm más provechosa, pocas veces usaban la tercera más abajo de los 45 km/h.

Todos los controles son suaves; el embrague es algo brusco en su acción, y hubo una queja aislada de que era duro. La palanca de cambios es de accionar muy liviano, salvo en el momento en que atraviesa la zona adyacente al punto muerto. La colocación de las marchas es precisa. No es difícil hacer el rebaje segunda/primera con doble embrague y, por otra parte, en tránsito pesado esta operación resultaba conveniente sin llegar a ser indispensable. Es, por otra parte, muy probable que la elasticidad del motor mejorara sensiblemente en el caso de un coche con más kilómetros que el nuestro.

Usando la palanca de cambios con liberalidad, el Súper es de manejo sumamente ágil en ciudad; el motor responde con energía, la dirección es agradable, y los frenos muy adecuados mientras no se los exija en forma abusiva. Los flancos del coche son rectos, circunstancia que hace

https://argentoteca.blogspot.com

Testers toman severas medidas.

Usamos nafta común Shell durante la prueba.

ROAD TEST 29 PARABRISAS

más fácil calcular la "filtrada". Reputamos el Súper como un coche bueno para andar en ciudad. Nunca tuvimos, por otra parte, problemas de puesta en marcha; en el tiempo más o menos "de media estación" en que lo tuvimos nosotros, arrancó con cebador o sin él.

La suspensión ha sido reforzada con relación al anterior modelo 400, a pedido de los usuarios. No podemos opinar sobre duración relativa de la suspensión 400 contra la del Súper; aun ahora, sin embargo, hay rolido pronunciado si el automóvil es sacado de su quicio normal, es decir, si es obligado a tomar curvas cerradas a altas velocidades. En esas circunstancias, un chillido de goma acompañará la maniobra de virar. Es un problema que, a no dudarlo, afectará a muy pocos usuarios del Súper, salvo alguno que otro iracundo que frecuente La Fusta con el auto de papi. Papi, por su parte, no tendrá problemas, y mami tampoco.

Para las maniobras cerradas, la liviandad en el volante debe abonarse recurriendo a repetidas vueltas antes de lograr el giro de tope a tope. Sin embargo, el diámetro de viraje es en sí bastante reducido, lo que hace que la maniobra de estacionar no resulte difícil.

Al colocar la palanca de cambios en la posición correspondiente a la marcha atrás, se encienden dos luces de reversa, muy prácticas, aunque algunos pensarán que podrían ser ventajosamente más potentes. De todos modos, una buena luz de reversa debería formar parte del equipo normal de todo automóvil.

EN RUTA

La ventaja de un auto grande de satisfactoria concepción como es el Chevrolet Súper, es que resulta cómodo de manejar tanto en ciudad como en ruta. Tal vez, los exquisitos aseverarán que resigna posiciones en la montaña o en camino sinuoso a nivel. Más que nada, la dirección muy desmultiplicada es lo que produce esta impresión, pero bueno es recordar que el Súper se colocará en desventaja únicamente si el conductor anda fuerte en la montaña.

La mayoría de nuestras rutas son de llanura. En esas condiciones, el Súper es una alfombra mágica como lo son en general los coches de ese tipo. Ciento veinte kilómetros por hora son mantenidos sin esfuerzo visible, y a los 80 reglamentarios, parece que el Súper no se moviera. A 120 de crucero queda aún un sensible margen para acelerar en caso de sobrepaso de camiones y otros automóviles. Como ya hemos dicho, los asientos son blandos y cómodos, mientras que la mullida suspensión hace que puedan pasar horas sin la más mínima fatiga.

El baúl es amplio y tiene la rueda de auxilio ubicada en posición acostada en el piso. Entre el completísimo equipo de norma del Chevrolet, figura un inflador de pie; no se incluye, sin embargo, medidor de presión. El crique es del tipo de cremallera habitual en coches argentinos de inspiración norteamericana. Debemos decir que, al menos los ejemplares que han caído en nuestras manos, no funcionan en forma óptima. Mientras andan bien, resulta fácil levantar el coche; pero con frecuencia se producen desgastes en la cremallera, con tendencia a que patine el gancho trepador. Por otra parte, casi siempre hemos observado inconvenientes para hacer bajar el crique una vez terminada la operación de cambio de rueda. (En cierta instancia, con otro coche, tuvimos que solucionar el problema quitando las calzas y dándole un empujón.)

No creemos que requiera mantenimiento muy frecuente; y cuando le llegue el turno, el mecánico no tendrá que contorsionarse mayormente ni desear haber nacido con un brazo articulado al revés.

En síntesis: grande, cómodo, suave, completo. No es un auto de carrera, pero, ¿usted necesita un auto de carrera? *

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

Motor: Seis cilindros en línea, válvulas a la cabeza, 98,43 x 82,55 mm., cilindrada 3.769 c.c. 125 HP (126,7 CV) SAE a 4.000 rpm. Par Motor 27 mkg a 1.600 rpm. Relación de compresión 7:1. Un carburador Holley vertical, con cebador manual. Enfriamiento por agua. Embrague monodisco seco con diafragma. Caja de tres marchas, 2ª y 3ª sincronizadas. Relaciones de caja 2,798 - 1,551 - 1 a 1, MA 3,796 a 1. Relación eje trasero 3,07 a 1. Relaciones totales 8,58 - 4,76 y 3,07 a 1, MA 11,65 a 1.

VELOCIDAD MAXIMA

Promedio de varias corridas en sentidos opuestos, 23"2, 151,12 kilómetros por hora.

CONSUMO

Con nafta común exclusivamente.
En ciudad: 6,2 km/litro.
En ruta: a 80 km/h: 8,3 km/litro.
En ruta, a alta velocidad (120/130): 5,5 km/litro.

ACELERACION DE 0 A 500 METROS

22"9, traspuestos los metros finales a 117 km/h.

VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA

1ª	67 km/h.
2ª	118 km/h.

ACELERACION

De 0 a 20 km/h.	1"2/5
De 0 a 40 km/h.	3"2/5
De 0 a 60 km/h.	5"3/5
De 0 a 80 km/h.	10"1/5
De 0 a 100 km/h.	14"4/5
De 0 a 120 km/h.	24"3/5

EMPUJE TAPLEY EN CADA MARCHA

En 2ª	155 kg/ton a 72 km/h.
En 3ª	85 kg/ton a 108 km/h.

DRAG A 100 KM/H.

55 kg/tonelada.

CORRECCION DE VELOCIMETRO

Auto	20	40	60	80	100	120
Real	19,1	40,4	60	81,1	100	120

IMPERMEABILIDAD

Agua: Ligeras filtraciones en el ventilete delantero izquierdo y por debajo de la puerta trasera derecha.
Tierra: Filtraciones leves en el baúl.

ACELERACION Y FRENAJE 0-100-0

Esta prueba consiste en acelerar a 100 km/h. e instantáneamente frenar de vuelta a 0. Se realizó en 20"5 con el Chevrolet.

CADENCIA LIMPIAPARABRISAS

El limpiaparabrisas es eléctrico con dos velocidades. Estas tienen cadencias de 40 y 64 barridas por minuto, respectivamente.

PRUEBAS DE TENIDA DE AGUA

Estas pruebas fueron realizadas en el local de Washer, S. en Com. por Acc., Avda. Figueroa Alcorta 6438, a 80 libras/pulg^2. Agradecemos a esta firma su siempre renovada colaboración con PARABRISAS.

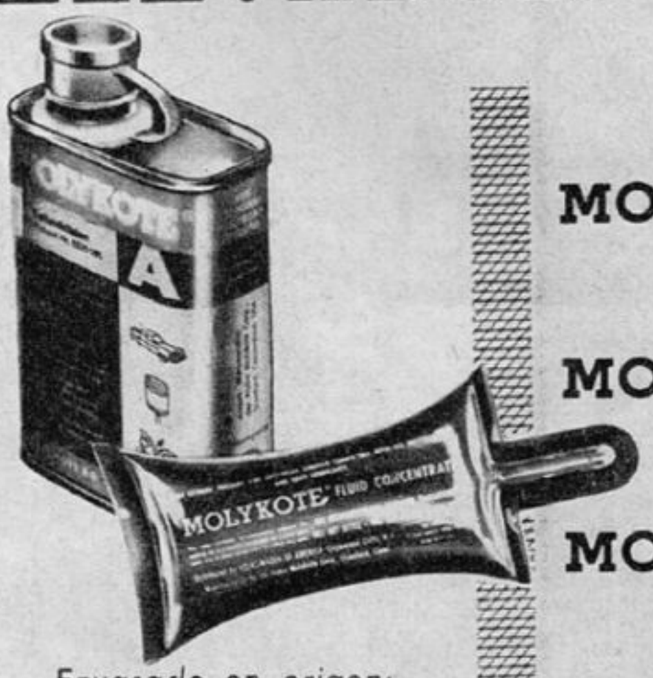
DRAMATIS PERSONAE

Este Road Test fue realizado por el personal técnico de la revista PARABRISAS, señores Ronald Hansen, Emilio R. del Valle (n), y Guillermo Mártire. Durante las pruebas de aceleración y frenaje en el Autódromo Municipal, condujeron la unidad los testers de PARABRIISAS y presenció la prueba el Sr. Augusto C. Infantino de General Motors.

MOLYKOTE®

protege al motor en las altas velocidades *y en todo momento...*

PORQUE IMPIDE LA FRICCION CUANDO EL LUBRICANTE LIQUIDO NO RESISTE TEMPERATURAS Y ESFUERZOS MUY ELEVADOS.



Envasado en origen: USA - Alemania
Se consigue en todo el mundo en igual calidad!

MOLYKOTE® prolonga la vida del motor.

MOLYKOTE® es compatible con cualquier aceite lubricante.

MOLYKOTE® puede usarse en motores con filtros de finisima malla, con absoluta confianza.

MOLYKOTE®

MARAÑON & CIA. S.R.L. - RINCON 479 - T. E. 48-2041
Distribuidores en Capital Federal y Gran B. A.

...y para su **AUTO UNION DKW**
1 litro de aceite SAE 40
40 litros de nafta común
80 cc de **DESOLITE K**
y Vd. andará orgulloso con su 2 T.

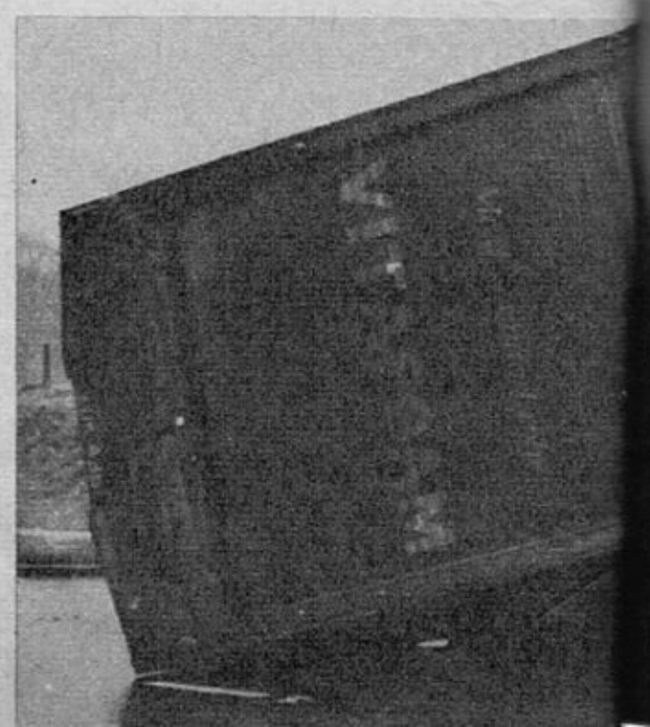
https://argentoteca.blogspot.com

El que rompe, no

EL SEGURO DEL AUTOMOVIL

Nota Primera

Le conviene saber algo respecto del seguro de su auto. PARABRISAS lo va a informar en esta y sucesivas notas.



https://argentoteca.blogspot.com

paga

Todo comenzó con un camello perdido... y un caravanero desolado por haber perdido la mitad de su patrimonio. Las sabias previsiones del Talmud regulaban que, ante semejante desgracia, los compañeros del afligido debían contribuir proporcionalmente hasta reparar la pérdida. No en dinero, porque se entendía que de esa manera se estimulaba la holgazanería de quien no cuidaba sus propios animales, sino en especie. Es decir: a camello perdido, camello recobrado.

Si a las compañías de seguros se les propusiera un procedimiento similar al del Talmud —primer ejemplo histórico de seguro contra pérdida, robo o accidente— es claro que lo rechazarían por impracticable. Es imposible restituir al propietario de un vehículo robado otro exactamente igual. Los reembolsos hay que efectuarlos en dinero.

Allí, en el dinero, está el origen del problema de los seguros. Y en las sumas reintegradas o desembolsadas la causa de las preguntas que todo propietario de automotores asegurado se plantea y que PARABRISAS contestará ordenadamente en varias etapas y números sucesivos.

Si alguien paga cuando se produce un daño, es evidente que ese alguien ha recibido el dinero anteriormente, ya que los aseguradores no han descubierto el procedimiento mágico para fabricar dinero. Si el proceso estuviera perfectamente equilibrado, las compañías de seguros entregarían como indemnización tanto dinero como el que perciben al vender las pólizas, menos lo que corresponde a sus gastos de administración y una ganancia razonable. Si las pólizas resultan demasiado caras —como sostiene la casi totalidad de los usuarios— la ganancia de la compañía deja de ser "razonable" para convertirse en excesiva. Si, por el contrario, las pólizas son demasiado baratas —como sostienen las compañías— la ganancia desaparece y comienza a producirse una pérdida que deben absorber con otros ingresos, so pena de fundirse. Este es uno de los problemas que analizaremos con los números a la vista.

Es evidente que ser propietario de un vehículo entraña un riesgo continuo. Es decir, muchos riesgos: robo total o parcial, accidente por culpa propia, accidente por culpa ajena, accidente con daños materiales o corporales, incendio, destrozos por granizo, inundación, guerra, tumulto, etc. Los aseguradores se ingenian para ofrecer una cobertura contra cualquiera de esos riesgos o contra otros que a veces parecen el producto de una imaginación delirante. Es decir, mucho más de lo que podía pensar el camellero bíblico. Tener un automóvil en Buenos Aires es considerablemente peor que afrontar las iras del desierto.

MECANISMO GENERAL DEL SEGURO

Nota primera

Cuando alguien descubre que está corriendo un riesgo por cualquier concepto, puede precaverse de sus consecuencias de manera de recibir determinada suma de dinero en caso de que lo que teme se produzca en la realidad. Es decir, que las etapas del seguro —cualquier seguro— serían las siguientes:

1) Se descubre la existencia de un riesgo.
2) Se fija una suma que se considera una compensación adecuada en caso de que lo que se teme se produzca.
3) Se contrata una póliza por esa suma.
4) Se paga periódicamente una determinada cantidad al asegurador.

En caso de que ocurra el hecho:

5) Se denuncia lo ocurrido al asegurador.
6) Se comprueba si el hecho denunciado encuadra dentro de las previsiones de la póliza.
7) Se fija el monto de la indemnización (de acuerdo con el volumen de la póliza y con la calificación de lo ocurrido) en un poceso que puede ser de común acuerdo, en prolongadas discusiones o bien ante la misma justicia.
8) Se cobra la indemnización.

El seguro del automóvil responde a estas etapas. Los daños que cubre, según las características de cada póliza, pueden agruparse en tres grandes categorías:

I) **Responsabilidad civil hacia terceros:** Responde por los daños físicos causados a personas no transportadas o a otros vehículos u otros daños materiales (ej.: roturas de vidrieras).

II) **Daños al vehículo:** Responde por los detrozos parciales o totales que pueda sufrir por cualquier motivo el vehículo asegurado.

III) **Robo o hurto total o parcial** (robo-hurto + violencia).

Una póliza puede cubrir todos estos riesgos en general (en cada caso se detalla claramente la suma asegurada) o bien cubrir uno solo en particular. Ya indicamos que existen otros variados riesgos que pueden también ser asegurados, aunque creemos que nunca se aceptarán pólizas que cubran contra las multas cobradas por infracciones del tránsito. En general, el monto a abonar estará fijado de acuerdo con las estadísticas que llevan las compañías de seguros: **cuanto más elevada la frecuencia del hecho más alta la prima a pagar.** Una de las razones por las cuales los seguros resultan tan caros en la Argentina parece ser nuestra inveterada costumbre de triturar guardabarros o poner en marcha con un alambre los coches ajenos.

https://argentoteca.blogspot.com

Estas fotos podrían ser una historia del seguro. Porque cuando se habla de seguros surgen cosas insólitas: ¿Quién paga por un motín? ¿Qué pasa cuando un auto choca con un buque? ¿A quién corresponden los daños de un eventual granizo? Creemos que una guía general sería útil para los usuarios. Y hoy comenzamos por nociones generales y seguiremos en próximos números entrando cada vez más en minuciosos detalles del negocio.

¿QUIEN ES EL QUE PAGA?

Por supuesto, en definitiva, siempre el que paga es el usuario. Sólo que lo hace indirectamente. En los hechos, el que paga siempre es el asegurador. ¿Y quién puede ser el asegurador?

I) Usted mismo. Impresionado por los precios que debe pagar para asegurarse, decide que le resultaría mucho más barato apartar una suma mensual y guardarla en una caja o en una libreta de ahorros para cubrirse contra posibles riesgos padecidos por su automóvil o los que se cruzan en su camino. O si prefiere emplear el dinero en algo más divertido, lo gasta y resuelve **correr el riesgo.** Es decir, que si pasa algo desagradable, el que paga es usted.

II) Una cooperativa. Teóricamente, una cooperativa consiste en una reunión de personas de buena voluntad que deciden aportar una suma fija con la que se integrará un fondo común del cual se extraerán los fondos que servirán para indemnizar a quienes padezcan accidentes. Una cooperativa no debe dar ganancias, ya que el dinero que sobra, una vez integrado el correspondiente fondo de reserva, debe ser devuelto a los socios. Existen toda clase de cooperativas: desde las que operan en escala familiar o poco más (se reúnen diez personas que aportan mil pesos por mes cada una, por ejemplo), hasta organizaciones gigantescas con muchos miles de socios. Las compañías de seguros sostienen que algunas de estas cooperativas son, en realidad, organizaciones comerciales que se bautizan así para eludir impuestos. Las cooperativas aludidas, por supuesto, sostienen lo contrario.

III) Una institución como cualquier club de automóviles de los muchos que hay en el país. En realidad, no constituyen una categoría por sí mismos, ya que, o bien estimulan la constitución de una cooperativa entre sus socios —que debe operar aparte, con personería jurídica propia— o bien sirven de agentes de otro asegurador (caso Automóvil Club Argentino - Caja Nacional de Ahorro Postal).

IV) Una compañía de seguros. Los seguros pueden ser un negocio, más aún, fueron considerados así desde su origen histórico. Una compañía de seguros es una institución comercial que persigue legítimos fines de lucro. Recibe los aportes de las primas y entrega las indemnizaciones que correspondan.

A su vez, y dado que las estadísticas no pueden asegurar que no se produzca de golpe una serie inesperada de acontecimientos desdichados, las compañías se reaseguran, es decir que se precaven contra el riesgo de posibles pérdidas. Esta función está, en definitiva, a cargo del Estado, a través del controvertido Instituto de Reaseguros.

Por supuesto, en el caso del autoseguro o de las cooperativas de tipo familiar, es inútil hablar de costos de seguro. Si usted se autoasegura, y a su coche no le ocurre nada durante toda su vida, usted habrá ahorrado una suma importante. Pero si se lo roban al mes de comprado, padecerá un quebranto importante.

Las compañías ofrecen un panorama uniforme. Es decir: a igual riesgo, igual prima. Están regidas por convenios internos que les impiden quebrantar las normas fijadas. Como las sumas a asegurar en automóviles son relativamente pequeñas, tomadas individualmente, esta regla virtualmente no tiene excepciones.

En cuanto a las cooperativas, los costos varían. Además, como si quedaron ganancias deben devolverlas a los socios, las variantes pueden ser importantes de año a año y de institución a institución.

EL JUSTO Y EL PECADOR

Ambas partes parecen tener razón, Los asegurados, cuando sostienen que el valor actual de las pólizas es muy elevado. Las compañías de seguros, cuando muestran, con sus libros en la mano, que asegurar automóviles en este país de irrespetuosos es mal negocio, y que, como los riesgos son enormes, necesariamente las primas deben ser altas.

Desgraciadamente, el más perjudicado en esta polémica insoluble es el conductor cuidadoso. Aquel que transcurre el año sin reparaciones que pueda haber cargado sobre las espaldas anchas de la compañía. **Aquel que siempre paga, pero nunca recibe.**

La situación es injusta. ¿Puede haber una reparación? Sí, la puede haber. Reparación, en este caso, se llama pesos, pesos que la compañía devuelve al conductor que ha demostrado su cuidado.

¿Cómo se puede demostrar si alguien es un "buen negocio" para la compañía —léase, que maneja prudentemente —y otro alguien es un pésimo negocio, porque su coche vive en el taller? Lógicamente, "a priori" nadie puede afirmarlo. Pero al concluir el período de aseguración, los números cantan. Quien exhiba su **póliza limpia** merece una recompensa. Una devolución en efectivo o, más simplemente, un descuento sobre su próxima póliza. Esto se hace en otros países del mundo. ¿Por qué no en la Argentina? **Volveremos sobre el tema.** *

Lea en el próximo número:

"El funcionamiento de las distintas formas de seguro".

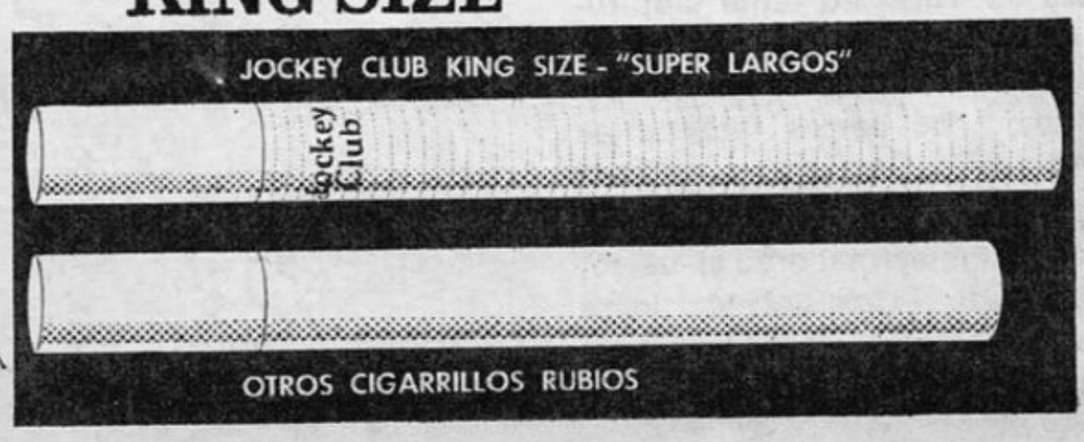
https://argentoteca.blogspot.com

calidad internacional

Polo de alto vuelo el nuestro. Calidad internacional que todos distinguen. Auténtico diez de handicap. JOCKEY CLUB KING SIZE, rubios con filtro, de auténtica calidad internacional.

Jockey Club

"KING SIZE"*



COMPAÑIA NOBLEZA DE TABACOS S.A.

* SUPER LARGOS

https://argentoteca.blogspot.com

SEGURIDAD BAJO EL

Pininfarina, indiscutido maestro de la industria carrocera, una vez más se proyecta hacia el futuro, creando el PF Sigma, primer ensayo del automóvil racionalmente seguro

Entre las varias realizaciones que en los últimos tiempos hemos visto tendientes a lograr una mayor seguridad dentro de un automóvil —chocar y vivir para contarlo, valga la expresión—, la que más favorablemente nos ha impresionado, por sus soluciones racionales pero no astrolunares de aspecto exterior, es la PF Sigma realizada por Pininfarina y presentada en el último Salón del Automóvil de Turín.

El modelo expuesto por la famosa empresa carrocera carece de motor, ya que el objeto de este "ejercicio en estilo" no es el de elevar a la consideración del mundo un automóvil completo, sino una célula supersegura, en la cual, eventualmente, puede sistematizarse cualquier grupo motopropulsor, según la favorita tesitura del fabricante.

El PF Sigma es autoportante, pero tiene una importante diferencia con respecto a lo convencional dentro de este sistema de construcción. Habitualmente, la resistencia a la deformación de una carrocería portante es prácticamente igual en cualquier punto de la estructura; más aún, sobre este pilar está cimentada la tesitura de la célula portante. En cambio, en el caso del PF Sigma vemos un cuadro diferente.

Los pasajeros van alojados en un núcleo central, el habitáculo, que es excepcionalmente fuerte, es decir, está reforzado a tal punto, que es muy poco probable su deformación, aun bajo las condiciones más severas de impacto.

Pero si no se deforma la célula central, algo tiene que plegarse; los extremos, trompa y cola son menos rígidos, y, en caso de impacto, se deforman acolchonando el golpe para los ocupantes. Tenemos, entonces, un compartimiento central "duro" protegido por dos extremos "blandos".

Pininfarina ha considerado también la posibilidad de que el motor penetre en el habitáculo. A esos efectos, el núcleo central "duro" tiene forma de bote, es decir, las dos mamparas que lo limitan se encuentran inclinadas, a efectos de que, en caso de que el motor se desprenda de sus montantes, la rampa inclinada lo despida al suelo, es decir, lo eyecte para abajo.

El volante de dirección es todo un estudio de seguridad. Es cóncavo y no tiene un eje, sino una camisa acolchada de amplias dimensiones. Además, la caja de dirección está ubicada en un lugar resguardado para evitar que se transmita el impacto por medio de la columna de dirección — muy corta, por otra parte.

Las puertas son corredizas. El hecho de serlo reduce su tendencia a abrirse en caso de accidente, o aun a abrirse imprevistamente no mediando accidente. (Como ventaja accesoria, son mucho más cómodas para el caso de que se estacione en paralelo con poco lugar.)

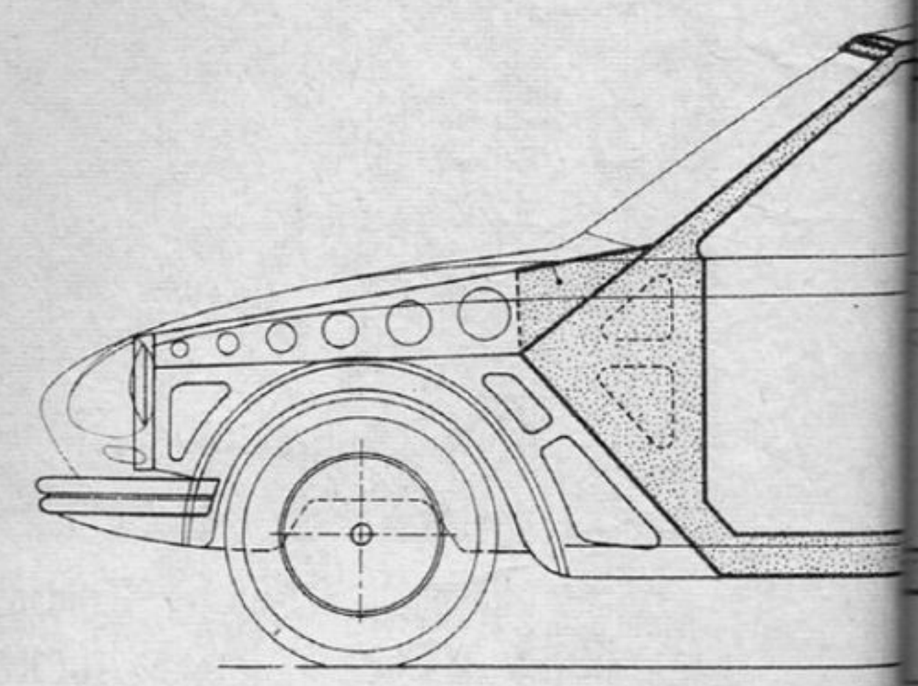
La superficie exterior del coche es lisa y ausente de proyecciones que puedan herir a los transeúntes. Lo mismo vale para las proyecciones interiores, eventualmente peligrosas para los ocupantes del coche. Parabrisas y luneta son eyectables y, además, una chapa metálica hace de rampa, evitando que los ocupantes del asiento delantero se golpeen contra el reborde inferior dejado por el parabrisas al despedirse.

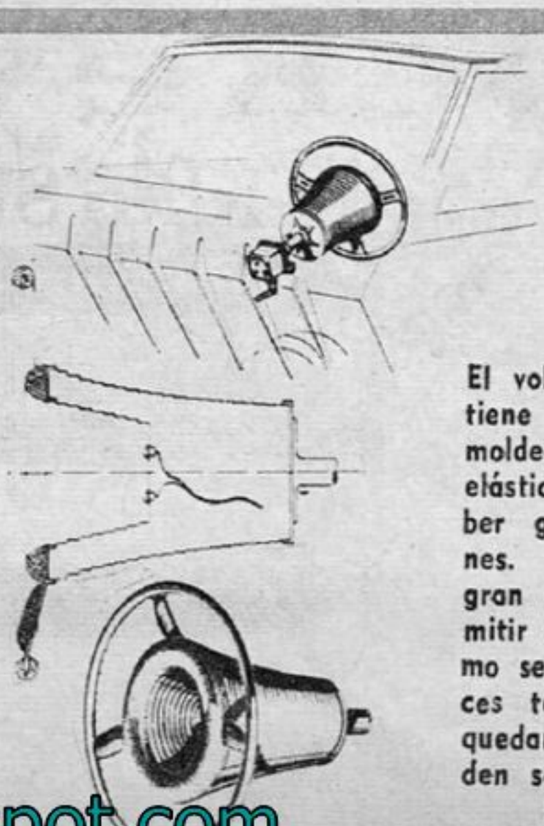
El interior del coche está profusamente acolchado, y el tablero es, en especial, antichoque. Hundidas en el centro del cono del volante, se encuentran las luces de advertencia; su ubicación en permanente sombra facilita la lectura a cualquier hora del día.

Los asientos son anatómicos por completo, y su diseño prevé una adecuada ventilación para evitar que los ocupantes transpiren en exceso. Para la mejor visibilidad nocturna, el coche ha sido pintado de blanco y azul.

Por último, digamos que tiene anclajes para cinturón de seguridad, aunque el prototipo expuesto en Turín no tenía cinturones colocados, porque Pininfarina considera que éstos deben ser accesorios y no partes integrantes del vehículo. Caprichoso criterio, por cierto.

De cualquier manera, si usted, con uno de estos coches, logra matarse, ¡hombre, usted no quería seguir viviendo! *

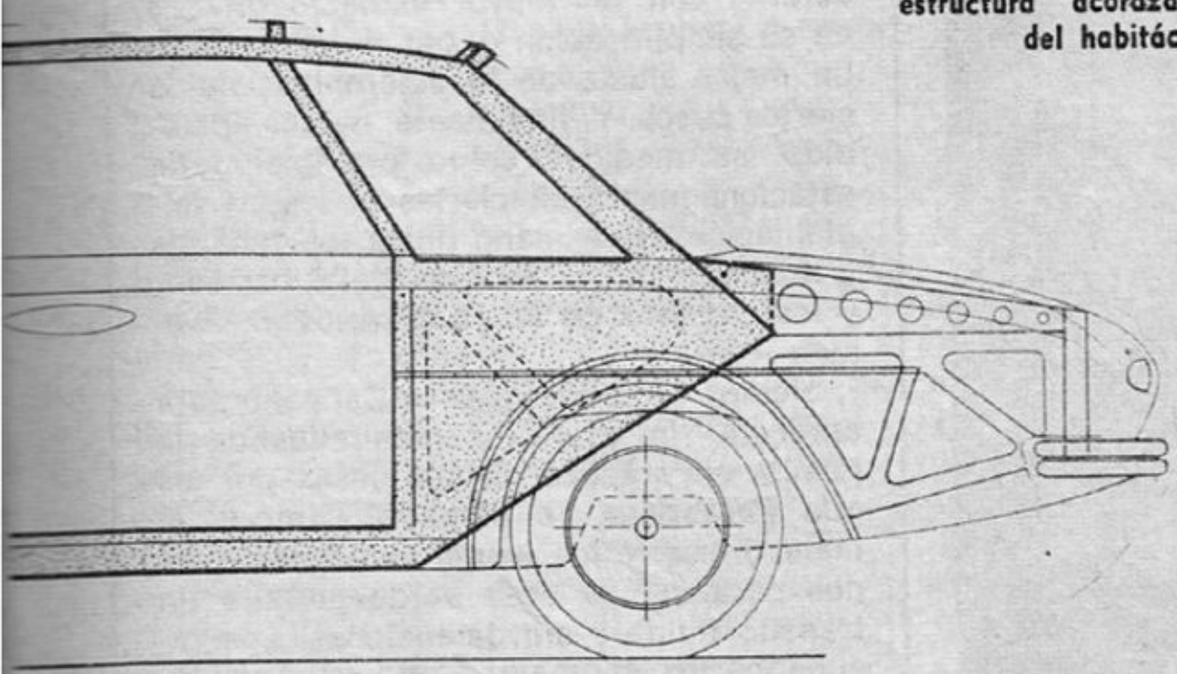




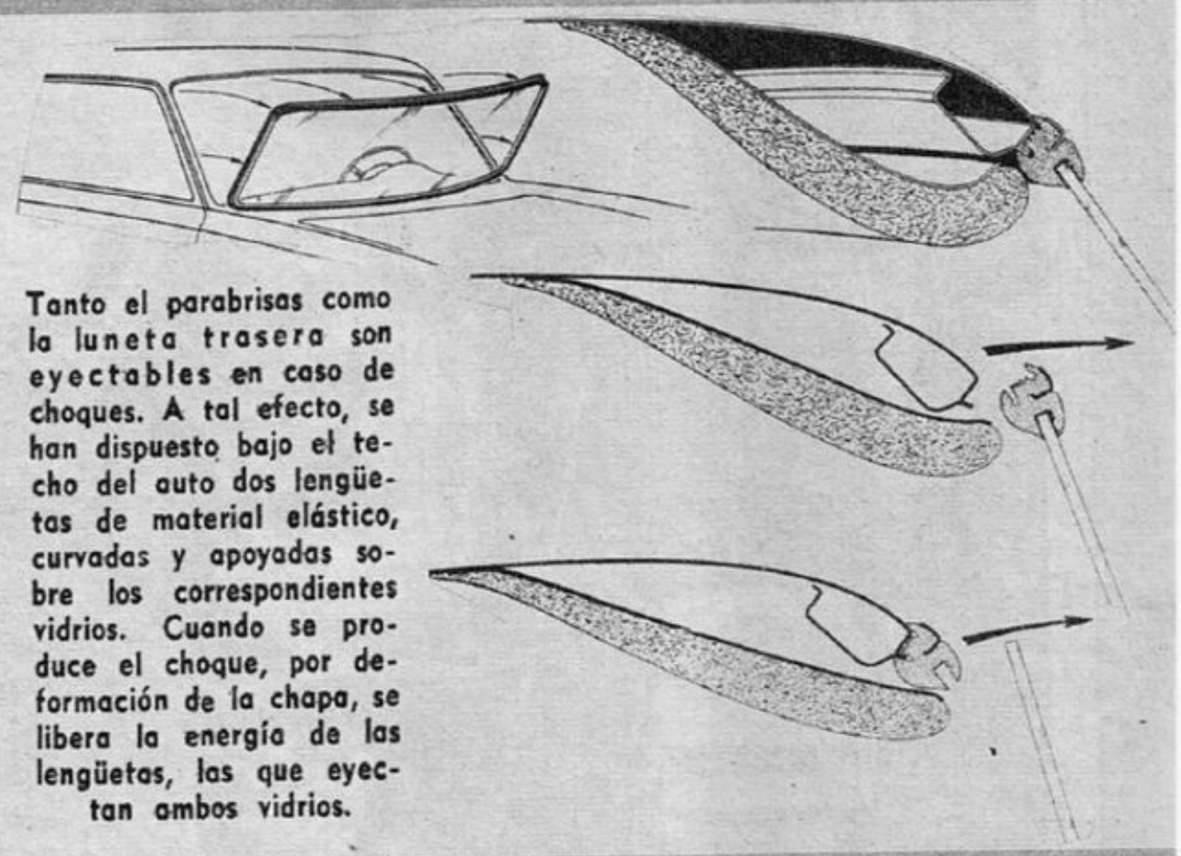
El volante del PF Sigma tiene un núcleo central moldeado en un material elástico capaz de absorber grandes deformaciones. Este núcleo es de gran diámetro para permitir que dentro del mismo se puedan ubicar luces testigo, las que al quedar en penumbra, pueden ser visibles aún con la luz diurna.

https://argentoteca.blogspot.com

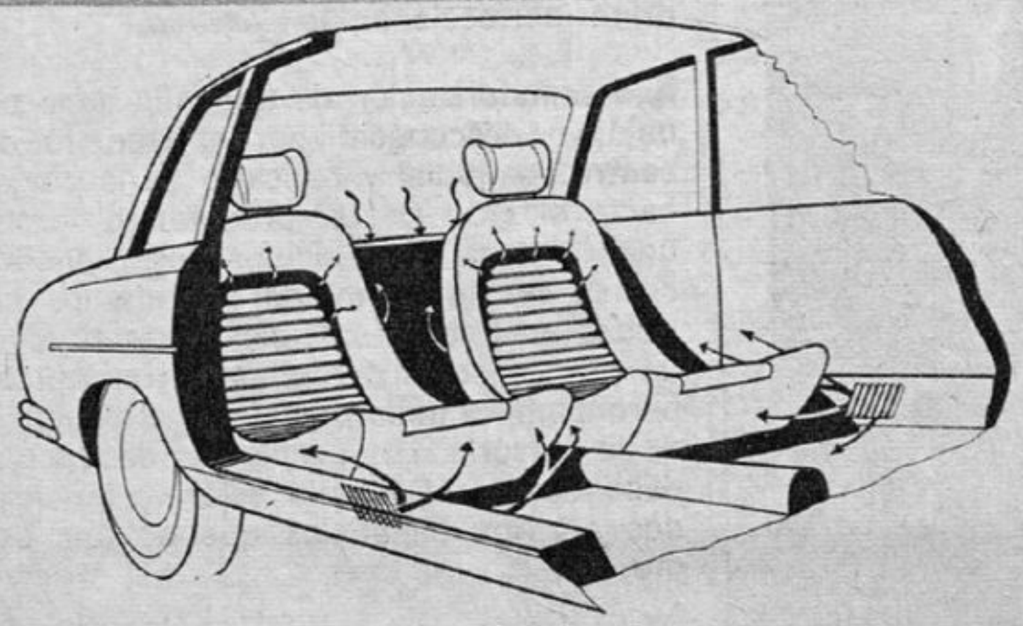
SIGNO DE SIGMA



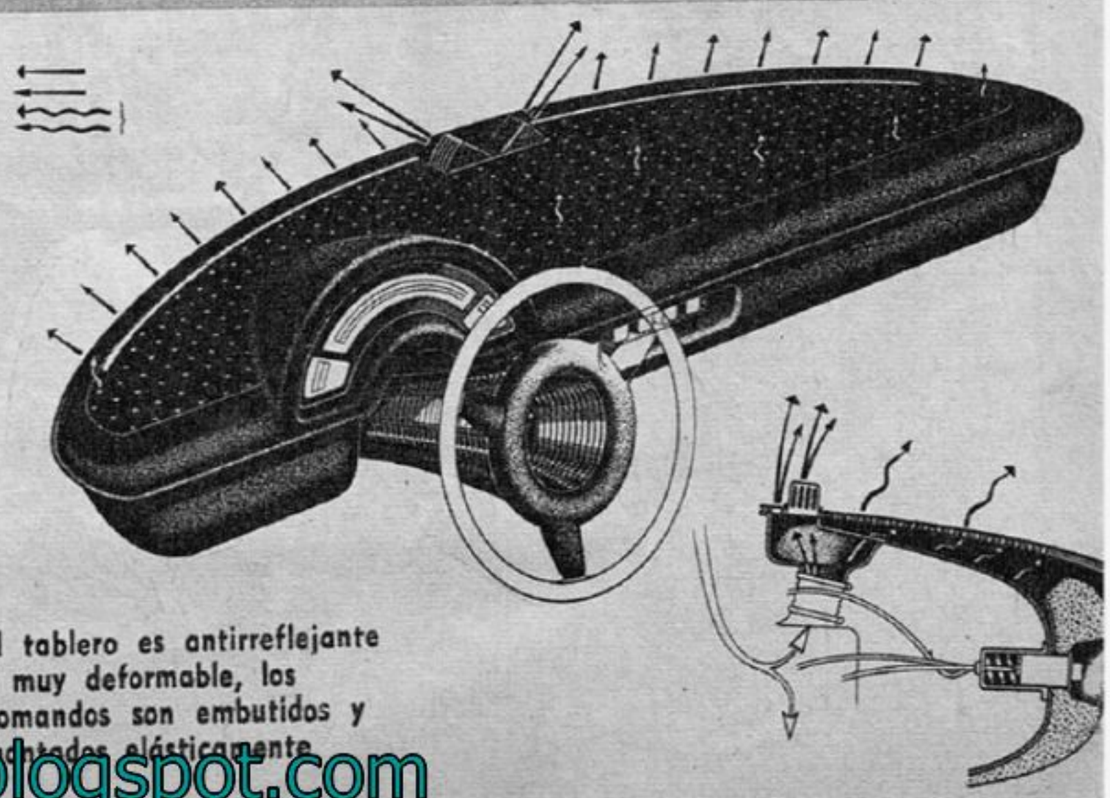
En el perfil del PF Sigma se destaca, en sombreado, la estructura "acorazada" del habitáculo.



Tanto el parabrisas como la luneta trasera son eyectables en caso de choques. A tal efecto, se han dispuesto bajo el techo del auto dos lengüetas de material elástico, curvadas y apoyadas sobre los correspondientes vidrios. Cuando se produce el choque, por deformación de la chapa, se libera la energía de las lengüetas, las que eyectan ambos vidrios.



Los asientos han sido diseñados de tal manera, que su forma anatómica provea una amplia sustentación (y fijación), y se los dotó de ventilación con aire circulante.

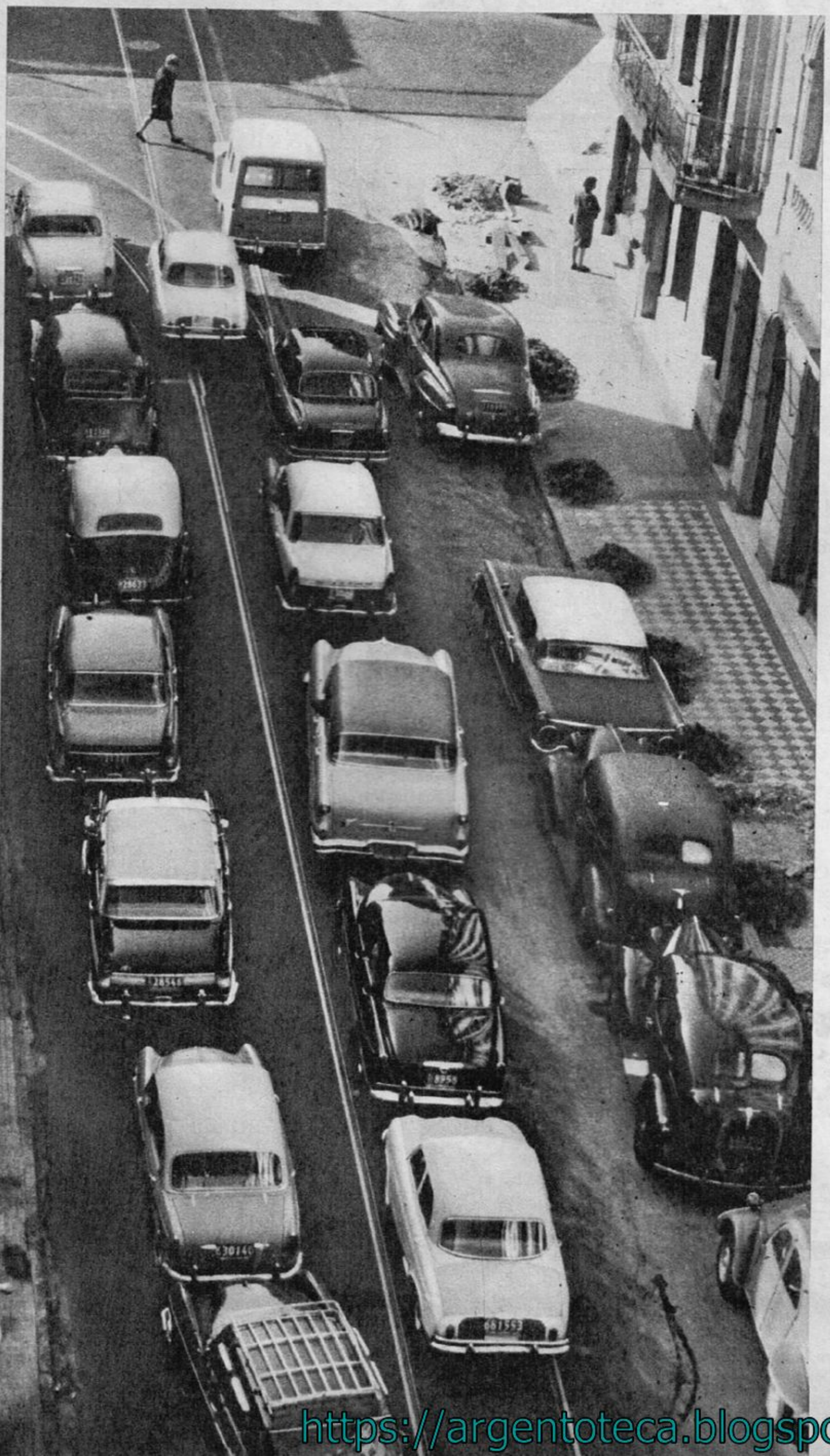


El tablero es antirreflejante y muy deformable, los comandos son embutidos y montados elásticamente.

https://argentoteca.blogspot.com

Cangallo

Un poroto a favor de las autoridades y una solución que debe extenderse: semáforos sincronizados, mano única para las vías de descongestión vehicular



El cartel manchado se entiende lo mismo.

En Buenos Aires, como en todas partes, en materia de tránsito hay cosas malas, regulares y buenas. **Parabrisas** ha peleado contra las primeras. Por ejemplo, contra las desmesuradas defensas peatonales erigidas a modo de bastiones en calles que por su ancho no lo justificaban y también contra la colocación de semáforos en el centro de las calzadas. Hemos discutido —y discutimos aún— la discutible disposición del tránsito en el Obelisco, que entendemos debió encararse con un mayor esfuerzo en pro de su simplificación o, por lo menos, con un mejor ajuste de la sincronización de ciertos pasos. Y, finalmente, hemos aplaudido las medidas sobre prohibición de estacionamiento en ciertas calles, la implantación de la mano única los feriados y domingos en la Avenida del Libertador y los cambios de mano horarios en Avenida Alem.

Hemos recorrido la calle Cangallo para apreciar "in situ" los resultados de la puesta en práctica de dos cosas por las que **Parabrisas** ha bregado siempre: la mano única y los semáforos sincronizados para que la onda verde permita un tránsito fluido y sin detenciones. Los resultados los estimamos ideales. Aplaudimos, pues, sin reservas, lo que se ha hecho en esta calle. Pensamos, eso sí, que algunas medidas suplementarias podrían perfeccionar lo logrado.

La semaforización de Cangallo tiene por objetivo descongestionar el tránsito del centro comercial y bancario de la ciudad hacia el lado Oeste, procurando formar una columna de vehículos cuya constancia se vea interrumpida durante los períodos más cortos posibles. Esto se logra un poco a costa del tránsito transversal, pero siempre debe prevalecer el beneficio de la mayoría. Los problemas de los que deben cruzar Cangallo están compensados por los beneficios que obtiene esa mayoría.

https://argentoteca.blogspot.com

Helados y ómnibus. Entre dos, toda la calle.

El estacionamiento prohibido es una utopía.

Toda la calle para un solo vehículo. Paradoja.

Ahora bien, la semaforización de Cangallo no cumple en forma total con su cometido por culpa exclusiva de los que la usan, automóviles y colectivos, repartos y "XXX-FLET".

El tránsito de Buenos Aires es lerdo. La gente anda más despacio de lo que debiera en ciertas circunstancias, una de las cuales es la calle Cangallo.

Visto desde una altura cualquiera, digamos un quinto o sexto piso, puede apreciarse cómo se desarrolla el caudal de tránsito. Una vez que se prenden los semáforos con luz verde, la columna de vehículos comienza a estirarse como si fuera de goma. De este modo, los últimos de la fila no alcanzan la vía libre y son frenados nuevamente por la luz roja. De este modo, y repitiendo la operación en todas las esquinas semaforizadas, el individuo que maneja así criticará evidentemente la semaforización de la calle.

La solución es otra. El individuo que está en cuarta o quinta fila debe estar atento al cambio de luz, tanto como el que hace punta. No debe esperar a que el automóvil de adelante avance para poner luego la primera velocidad y avanzar a su vez. Repitiendo esto, auto por auto, se pierde un tiempo precioso. Una vez que el conductor se da cuenta de que queda dentro de la luz verde, no debe disminuir la velocidad, porque él o los que vienen detrás se perjudican con esta maniobra. La idea es que la columna de tránsito sea como una sola cosa, valiendo la metáfora, una simbiosis. De este modo, más gente pasa en el mismo tiempo.

Otra más. El conductor de autos no tiene derecho a tomar más calle de la que le corresponde. Teóricamente, en la calle Cangallo pueden transitar hasta tres vehículos de lado, si cada uno de los conductores se ciñe a su línea de marcha.

Esto no sucede casi nunca, pero sí el caso de un solo automóvil que anda por el medio de la calle de un lado a otro. Ese señor ocupa mas lugar que el correspondiente y no debe asombrarse de que lo pasen por la derecha o demasiado cerca.

Y otra más. Los semáforos tienen una cierta velocidad de sincronización y andando más despacio o más ligero se pierde la onda, con lo cual el conductor comienza a toparse con luces rojas. Por Cangallo corren varias líneas de colectivos y ómnibus, los cuales, hacen lo mismo que la mayoría de los automovilistas, esto es, consideran la calzada como propiedad particular, solamente que, en este caso, el espacio físico utilizado es mucho mayor.

El régimen de Cangallo impone la prohibición de estacionamiento entre el bajo y la calle Boulogne Sur Mer en el Once durante las veinticuatro horas del día, salvo el período comprendido entre las siete y las once, en que está permitida la operación de carga y descarga comúnmente llamada reparto. Esto evidentemente conspira contra el normal desarrollo del tránsito en la calle, pero es una necesidad imperiosa. Lo que no es imperioso es pasarse de la hora establecida y estar en el estacionamiento más tiempo del necesario. Aquí juega la buena voluntad de la gente.

Parabrisas ha efectuado varias veces el recorrido comprendido entre Maipú en el centro y Gallo. Son, de este modo, 27 cuadras de intenso tránsito. La hora de la prueba fue las 12.30. Se realizaron varias corridas con el propósito de sacar promedios, y el resultado arrojó la cifra de 10 minutos.

Pasamos ahora a exponer el desarrollo de una de las vueltas, que nosotros consideramos tipo. Hora de salida 12.30 y 10 segundos desde la calle Maipú. Primera detención por semáforos rojos en Paraná. Segunda detención por semáforo rojo en Callao. Tiempo acumulado hasta el momento 4'5". Tercera parada por semáforo rojo en la esquina de José E. Uriburu. Cuarta parada en Pueyrredón. Tiempo hasta el momento, 9'. Último control en Gallo, 10'35".

En el caso del tiempo promedio, la velocidad media fue de 20,4 kilómetros por hora. Esto es perfectamente razonable, considerando la zona de intenso tránsito tanto longitudinal como transversal. Cualquiera puede hacerlo si viaja con el velocímetro de su automóvil entre treinta y cinco y cuarenta kilómetros por hora. Y si tiene suerte con los colectivos, ómnibus, estacionamientos prohibidos o individuos que andan muy despacio buscando no se sabe qué por la vereda.

SUGERENCIAS DE PARABRISAS

—Eliminar de Cangallo, hasta donde las circunstancias lo permitan, el paso de vehículos de pasajeros.

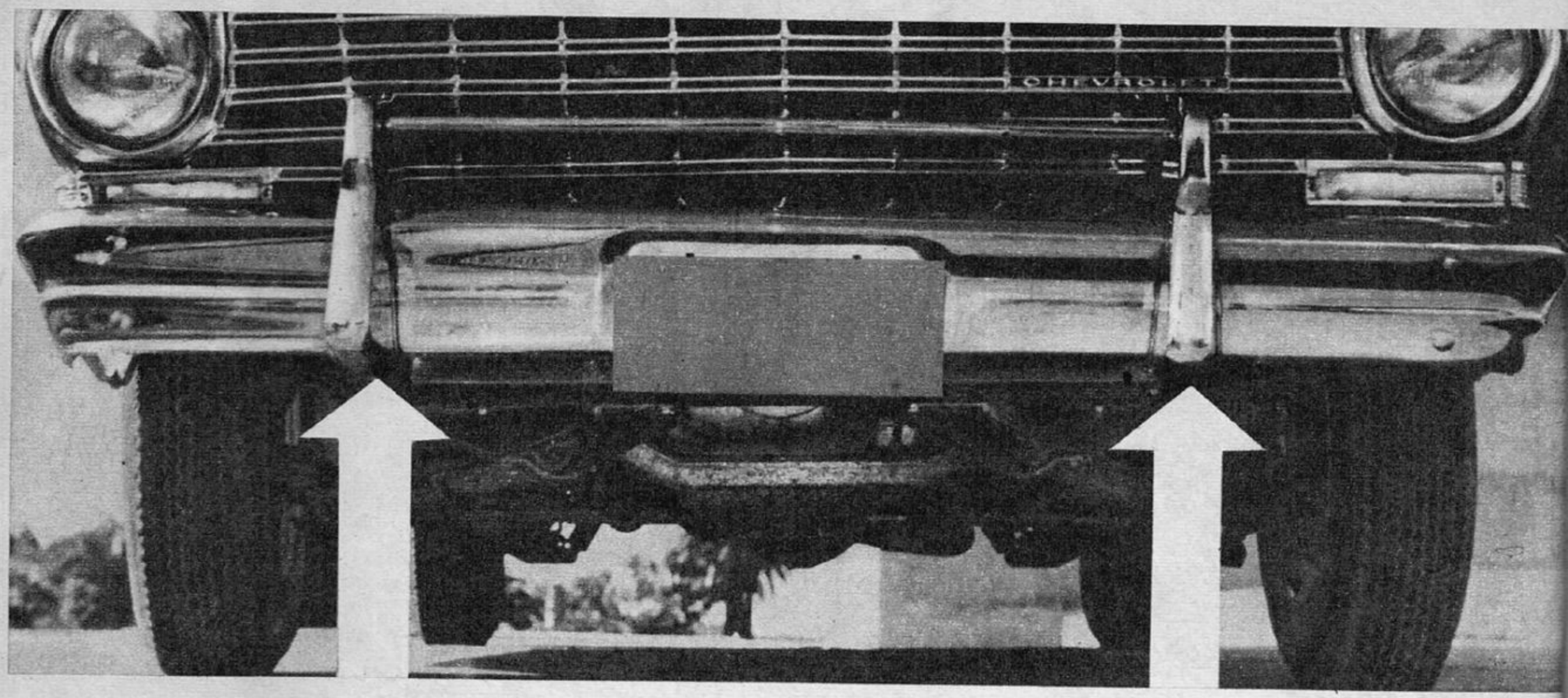
—Prohibir la circulación de taxis desocupados.

—Aplicar inexorablemente las disposiciones sobre prohibición de estacionamiento.

—Educar con carteles y la acción de inspectores a los automovilistas para que se acostumbren a circular a las velocidades correctas, a conservar su línea en la marcha, a no dormirse con la luz verde. Y educar también, del mismo modo, a los inefables peatones, que cruzan cómo, cuándo y dónde quieren.

Que se aplique el criterio de mano única para las avenidas Córdoba, Corrientes, Santa Fe y Belgrano, para que, por fin, la entrada en el centro de la ciudad y la salida de él pueda hacerse en forma fluida y continuada. Si eso se hace, PARABRISAS seguirá apuntando porotos a favor para las autoridades municipales. Así sea. *

https://argentoteca.blogspot.com



DESPEJE

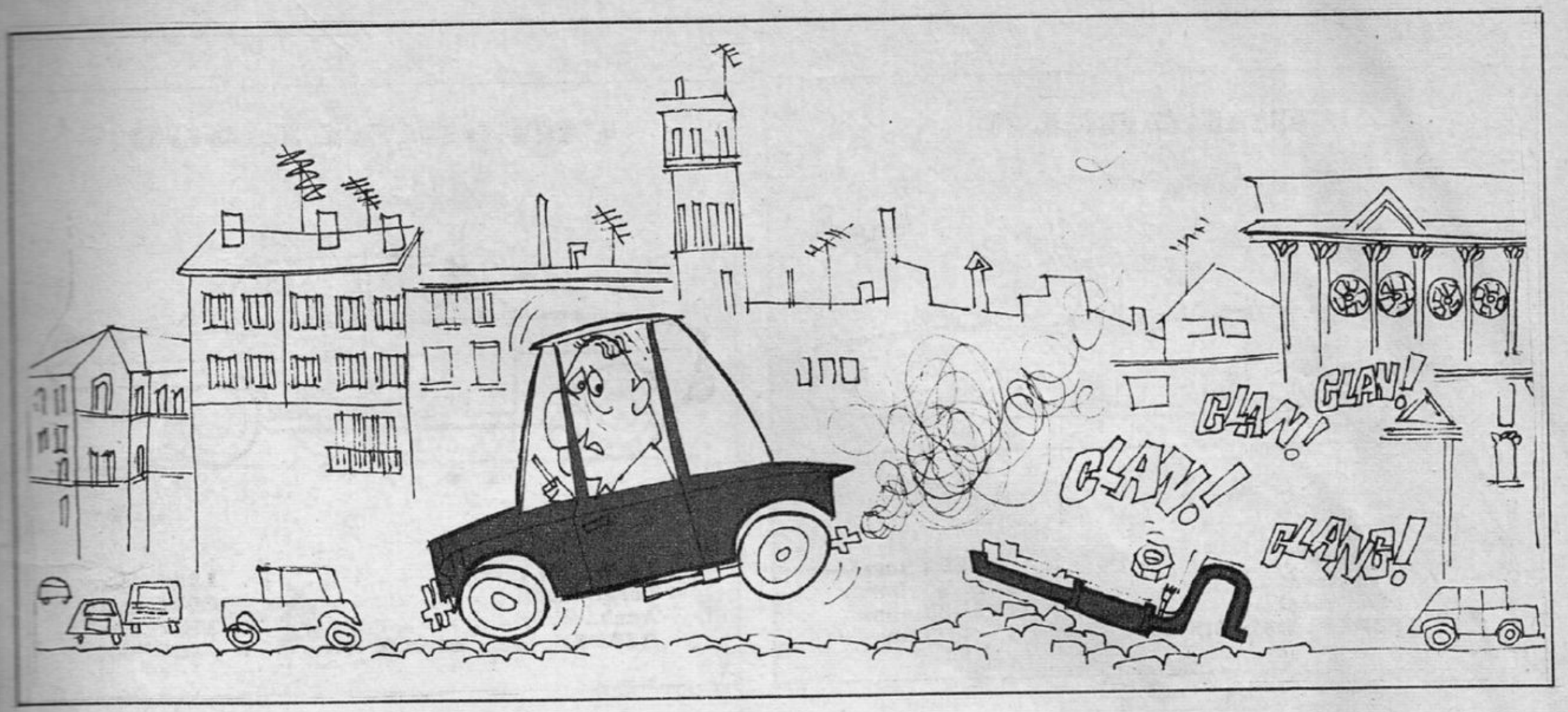
¿Para qué sirve conocer esta dimensión de su automóvil? Ud. puede ahorrarse roturas de cárteres y caños de escape, cables de frenos de estacionamiento y demás elementos del substractum de un automóvil común y corriente. Para no matar a su perrito predilecto, inclusive para no comprar un crique supermedida cuando pierda el que graciosamente le provee la fábrica, conviene conocer ciertas cosas.

Despeje, despejo, ground clearance, hauteur, bodenfreiheit, es una medida del automóvil, a la cual se le da poca importancia entre los que compran o piensan comprar un automóvil. Luego vienen los llantos y el crujir de dientes, cuando dejan en algún montículo enemigo del automóvil, la tapa de desagote del cárter, una generosa porción de caño de escape —preferiblemente con silenciador— o alguna otra piececilla sin importancia.

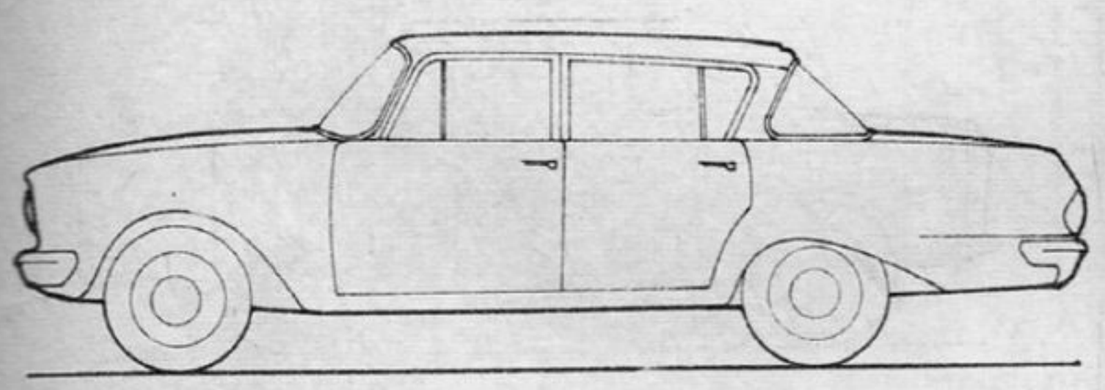
Todo depende, por supuesto, del tipo de caminos o de terrenos en que se va a usar el vehículo. Evidentemente, un vehículo con gran despeje es más apto para todo tipo de terreno que un auto "bajito". Esto no quiere decir que los autos altos son mejores. Aquí no se habla de mejores ni de peores; solamente de aptos o no aptos para ciertas cosas. No necesariamente el probable usuario debe pensar en hacer cross-country en su automóvil, caza de chanchos del monte en el norte de Santa Fe o de guanacos en la Patagonia. Para estas cosas, vehículos muy especializados. Pero puede darse el caso de un señor cuyo garaje tiene a la entrada un gran montículo que no se puede aplanar, o una de esas eternas y cambiantes obras municipales, siempre constantes y siempre renovadas, o en todo caso vive en una calle de esas típicas de Villa Ballester. Este señor tal vez tenga necesidad de transitar con su auto cargado por esas calles o esos pozos. Entonces pensará con nostalgia en el auto que habría podido comprar y no en el que compró.

O aquel otro señor que tiene la suerte de andar siempre en buenos caminos, que le gusta lucir las líneas deportivas de su automóvil y que ve con cierto desagrado autos del mismo precio que el suyo y que son más bajos. El que ya lo tiene, tal vez pueda solucionarlo; el que lo va a comprar debe reflexionar sobre aquellas palabritas que en distintos idiomas quieren decir lo mismo: despejo, bodenfreiheit, ground clearance, despeje, hauteur, altezza minima da terra, espacio libre al suelo. . . *

https://argentoteca.blogspot.com

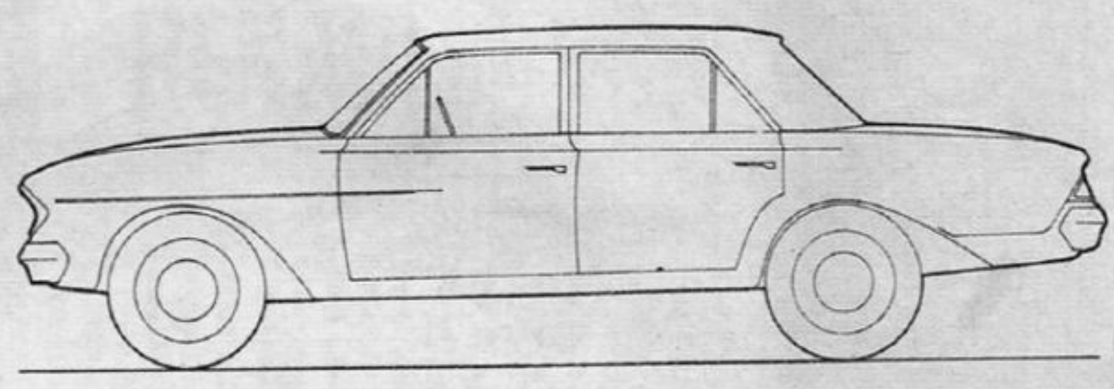


RAMBLER 62



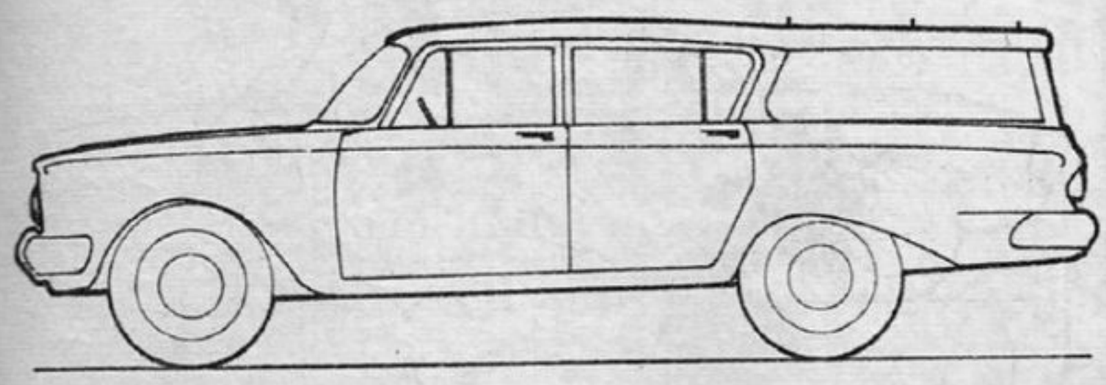
Alto total	1460	mm.
Largo total	4878	mm.
Ancho total	1840	mm.
DESPEJE DEL SUELO	198	mm.

RAMBLER 63



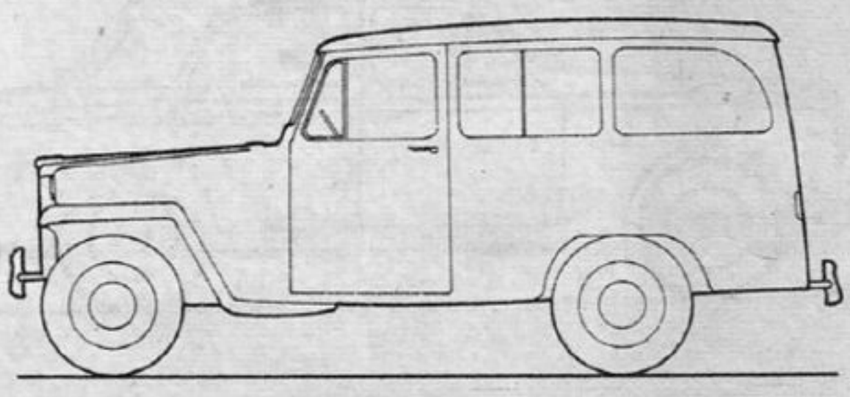
Alto total	1390	mm.
Largo total	4920	mm.
Ancho total	1880	mm.
DESPEJE DEL SUELO	188	mm.

CROSS COUNTRY 62



Alto total	1465	mm.
Largo total	4878	mm.
Ancho total	1840	mm.
DESPEJE DEL SUELO	198	mm.

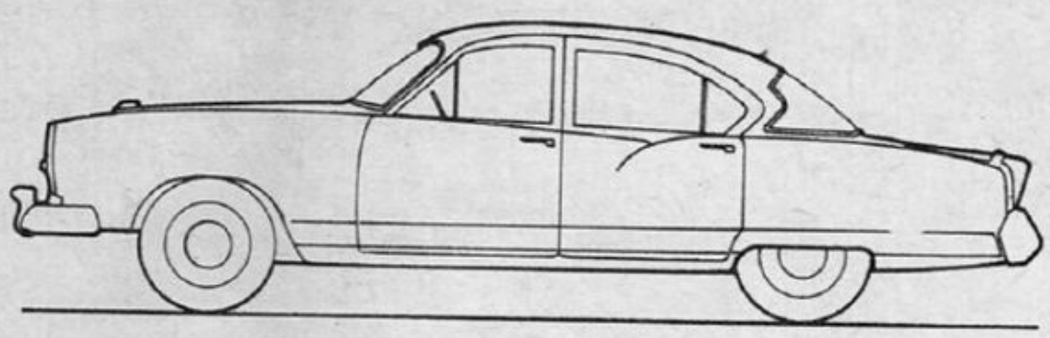
ESTANCIERA



Alto total	1862	mm.
Largo total	4476	mm.
Ancho total	1727	mm.
DESPEJE DEL SUELO	218	mm.

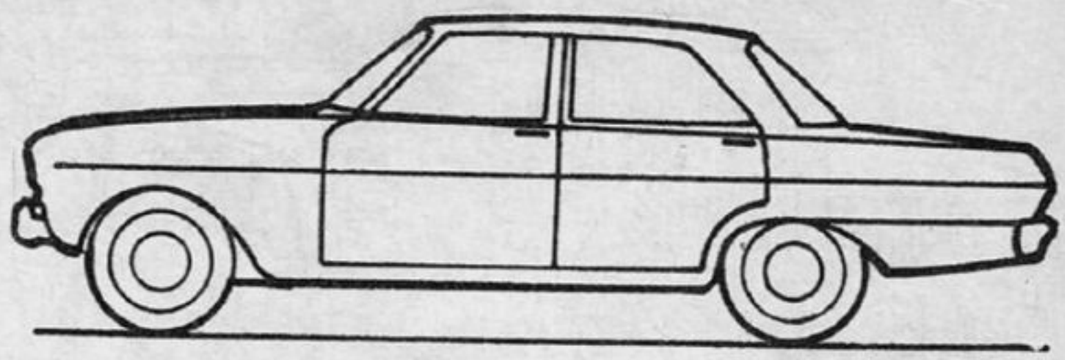
https://argentoteca.blogspot.com

CARABELA



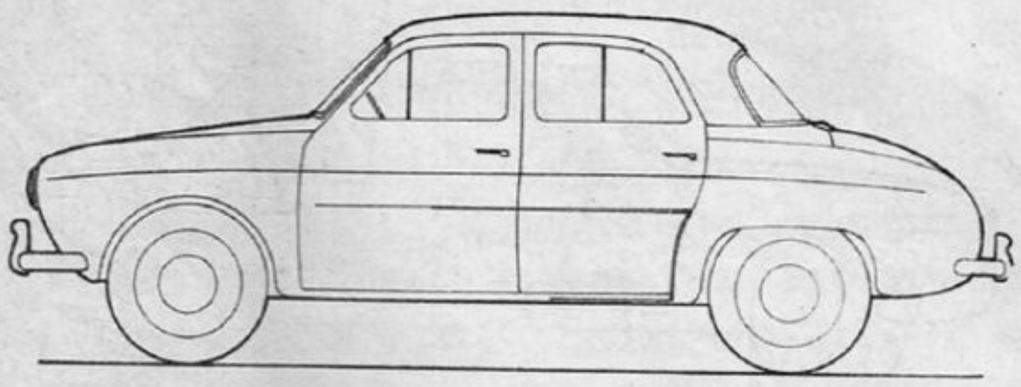
Alto total	1591	mm.
Largo total	5476	mm.
Ancho total	1902	mm.
DESPEJE DEL SUELO	203	mm.

CHEVROLET 400



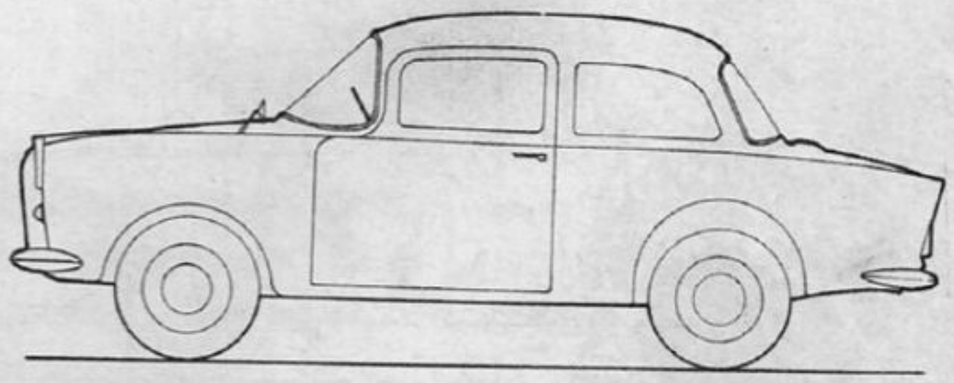
Alto total	1397	mm.
Largo total	4648	mm.
Ancho total	1757	mm.
DESPEJE DEL SUELO	150	mm.

DAUPHINE-GORDINI



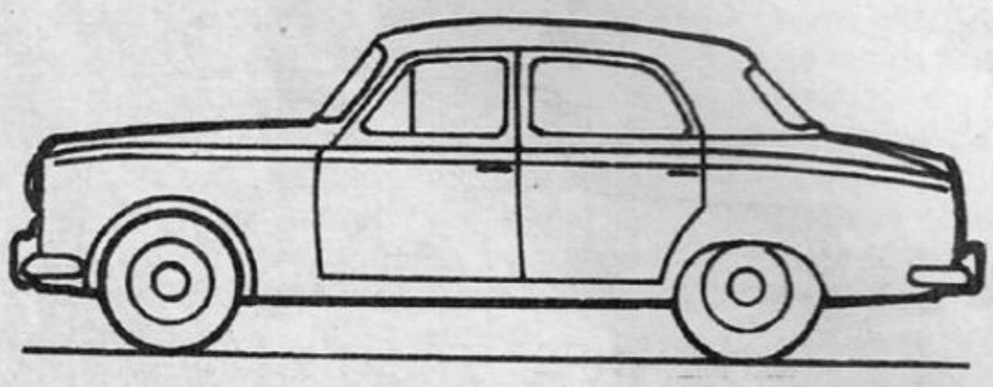
Alto total	1410	mm.
Largo total	3985	mm.
Ancho total	1520	mm.
DESPEJE DEL SUELO	150	mm.

ISARD 700



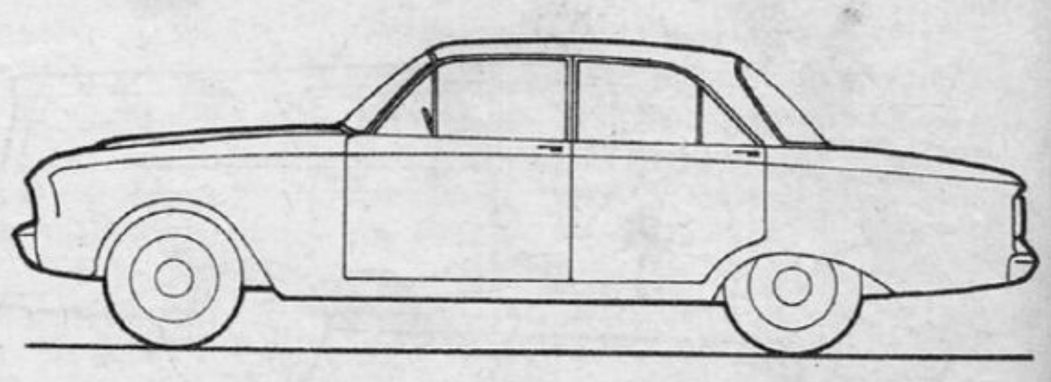
Alto total	1379	mm.
Largo total	3420	mm.
Ancho total	1470	mm.
DESPEJE DEL SUELO	190	mm.

PEUGEOT 403



Alto total	1510	mm
Largo total	4470	mm
Ancho total	1670	mm.
DESPEJE DEL SUELO	180	mm.

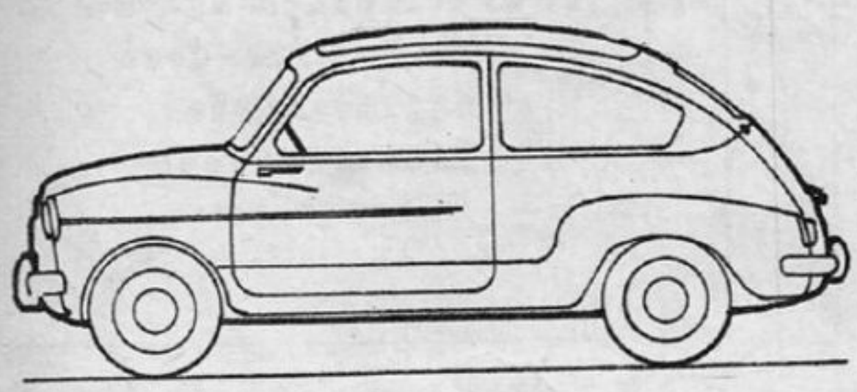
FALCON 62



Alto total	1432	mm.
Largo total	4602	mm.
Ancho total	1778	mm.
DESPEJE DEL SUELO	150	mm.

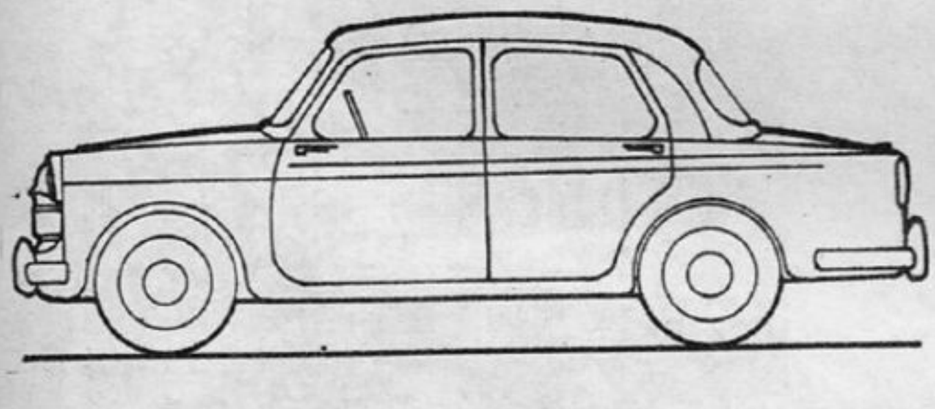
https://argentoteca.blogspot.com

FIAT 600 D



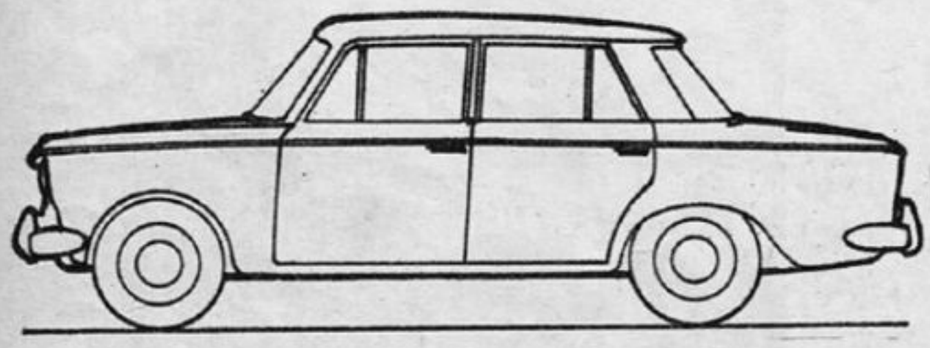
Alto total	1405	mm.
Largo total	3285	mm.
Ancho total	1380	mm.
DESPEJE DEL SUELO	140	mm.

FIAT 1100



Alto total	1490	mm.
Largo total	3920	mm.
Ancho total	1458	mm.
DESPEJE DEL SUELO	130	mm.

FIAT 1500



Alto total	1365	mm.
Largo total	4030	mm.
Ancho total	1546	mm.
DESPEJE DEL SUELO	120	mm.

ENTREGA INMEDIATA
COLORES A ELECCION
TOTALMENTE EQUIPADOS

$ 9.667

MENSUALES, UN ANTICIPO
O SU COCHE USADO CON
LA MEJOR TASACION

4 SUPER
RENAULT
DAUPHINE LUXE

MODELOS ESPECIALES
A PRECIO OFICIAL

REPUESTOS LEGITIMOS
SERVICE ESPECIALIZADO

PEÑA
S.A.
CONCESIONARIO IKA
AV. SAN MARTIN 5702

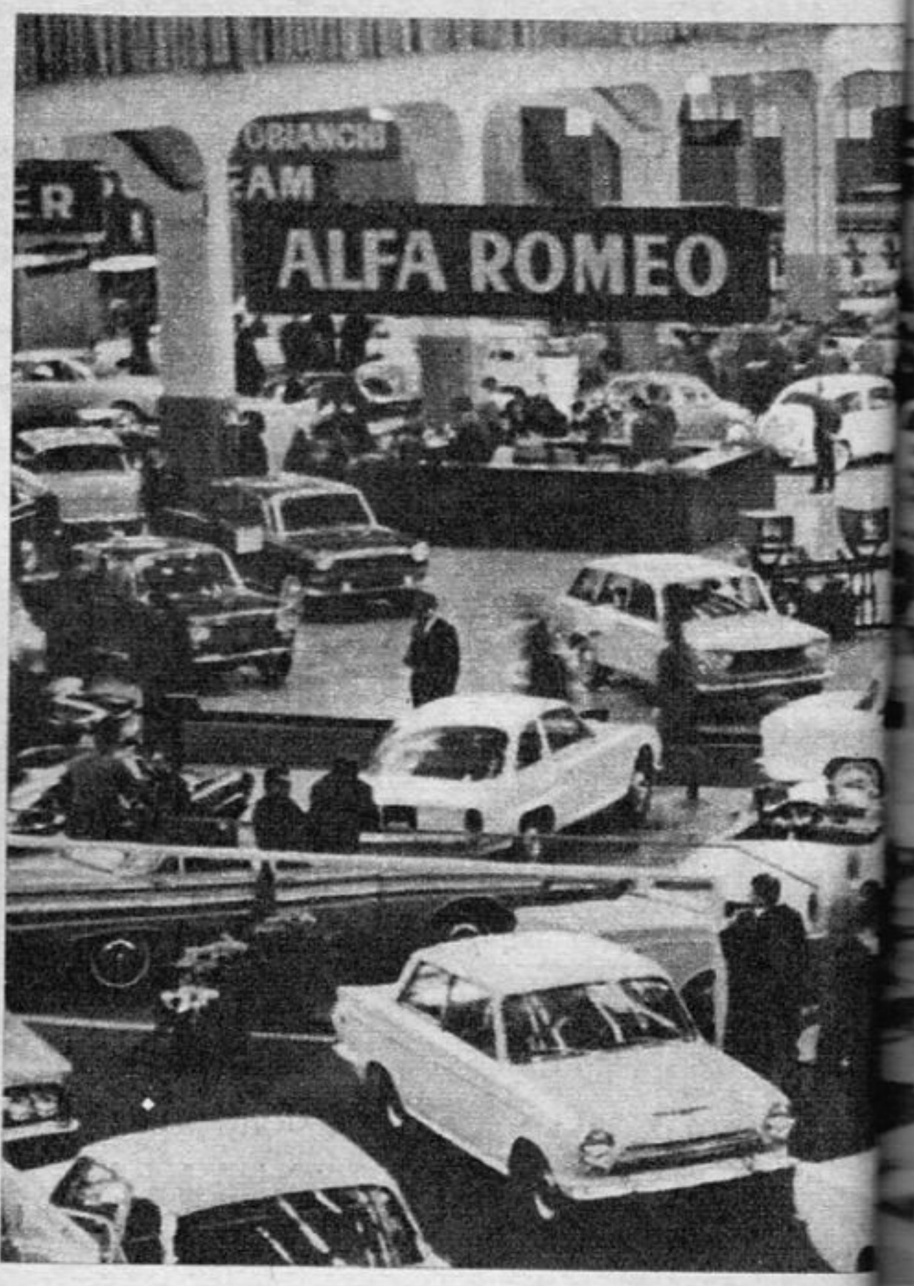
https://argentoteca.blogspot.com

EL PRIMER SALON AUTOMOVILISTICO MUNDIAL

GINEBRA: Edición 34

En este copetín entran espejos de transistores, motores japoneses, transmisiones de pistón regulable, y bastante Ginebra.

Salón de Ginebra: ingredientes del copetín.



Siempre se dijo que el Salón de Ginebra es un termómetro internacional porque el país helvético no tiene compromisos internacionales ni barreras aduaneras (aunque hasta hace poco, el proteccionismo industrial evitaba la importación de camiones pesados, en beneficio de la producción local). Es cierto hasta determinado punto; Suiza forma parte del conjunto económico EFTA, un "anti-MEC" de inspiración británica, de modo que en Suiza los coches ingleses pagan menos aduana que los franceses, italianos y alemanes, los que se ven beneficiados cuando son exportados a países de la órbita del Mercado Común Europeo. Es importante tomar esto en cuenta, porque ya no se fabrica "para el país", sino también para exportar (excepto en la ubérrima USA, cuyo mercado de exportación es mínimo, comparado con la voraz demanda interna).

En otros países, el mercado de importación es fundamental. En la experimentación de un coche que se está por lanzar, se toman en cuenta no solamente las condiciones locales, sino también las de países a los cuales pueden hacerse ventas de exportación. Así, los campos de pruebas de las grandes fábricas incluyen en su recorrido tipos de superficie encontrados en todo el mundo, los bien conocidos, vendidos en siete países y, precisamente, en Bélgica, Francia, Alemania, Italia, Inglaterra, Suiza y Estados Unidos. Estos mercados son típicos porque Bélgica no produce automóviles y forma parte del MEC con Alemania, Francia e Italia. Suiza e Inglaterra están en el EFTA, y EE.UU. está fuera de toda organización comercial.

En Europa obsérvase una curiosa bolsa de gatos: todos los países quieren vender a sus vecinos, pero no comprar en ellos. Italia, por ejemplo, exportó 300.000 autos en 1963, pero importó casi 200.000, el doble de 1962, con el resultado que el alarmado gobierno impuso drásticas tasas de importación a los automóviles...

En Ginebra (show Nº 34 de la serie) las novedades más interesantes fueron de los carroceros italianos; siempre algo nuevo sin salirse de las cuatro ruedas y el motor. Comercialmente, interesó mucho la presencia del Japón. El país de los cerezos en flor tiene una industria que, por ahora, no puede compararse con la europea, pero va creciendo, y las dos marcas que presentó en Ginebra (Prince "Gloria", Honda), significan una cosa: búsqueda de mercados nuevos.

El Prince "Gloria" es un coche de

Precios de lista de algunos coches en siete países, traducidos en pesos argentinos Al cambio del 31/3/64; en miles

Modelo	Bélgica	Francia	Alemania	Italia	Inglaterra	Suiza	EE.UU.
Citroen 2 CV	126	139	139	178	164	144	—
Fiat 500	108	126	108	98	155	133	—
NSU Prinz 4	149	184	149	173	208	186	216
BMW 700	162	213	162	208	263	207	223
Fiat 600	135	154	140	139	186	167	170
Simca 1000	176	178	168	203	226	206	215
Renault R 8	193	201	199	206	238	238	229
Fiat 1100 D	202	200	220	208	281	233	207
VW 1200	162	191	169	194	251	174	215
Alfa Romeo Giulia	376	491	372	355	522	465	404
Lancia Flavia	507	551	438	385	665	464	637
Jaguar MK 2 3, 4	729	797	832	759	553	672	677

Los precios son redondeados al millar más cercano.

o, al menos, lo más del mundo que se puede imitar.

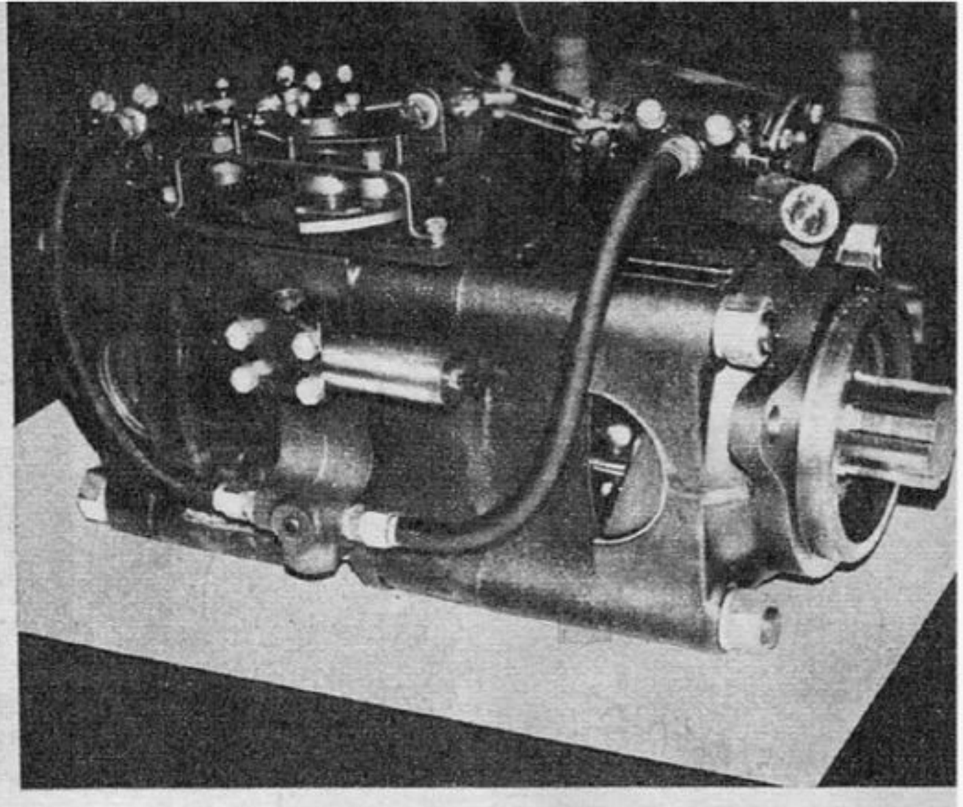
Publicamos una tabla de precios comparativos sobre varios países europeos, con respecto a doce modelos bien conocidos, vendidos en siete países y, precisamente, en Bélgica, Francia, Alemania, Italia, Inglaterra, Suiza y Estados Unidos. Estos mercados son típicos porque Bélgica no produce automóviles y forma parte del MEC con Alemania, Francia e Italia. Suiza e Inglaterra están en el EFTA, y EE.UU. está fuera de toda organización comercial.

Honda Sport: cuatro cilindros, muchísimas vueltas.

líneas tradicionales, motor adelante, 6 cilindros en línea, 2.000 c.c., 106 HP a 5.200 r.p.m., tres marchas, de Dion atrás y suspensión independiente adelante. Entre ejes, 268 cm.;

https://argentoteca.blogspot.com

Para viajar de prisa, la Ferrari 500 Superfast.



Hidrostatic de Lucas; transmisión a pistón.

peso vacío, 1.320 kg.; 5/6 puestos.

Los Honda tienen neta inspiración motociclística, como cabe a coches producidos por la fábrica de motos más grande del mundo; así, el Honda Sport tiene cuatro cilindros de 54 x 58 mm., totalizando tan sólo 533 c.c., 42 HP a 8.000 r.p.m. Cada cilindro tiene un carburador, de moto, y la caja posee cuatro relaciones sincronizadas. El peso es de 680 kilos y la distancia entre ejes solamente 2 metros. Las suspensiones son curiosas: adelante, ruedas independientes con paralelogramos transversales, y atrás, un extraño sistema de brazos columpiantes que llevan las ruedas, accionadas por cadenas, desde el diferencial fijo. Los japoneses no solamente saben copiar lo bueno sino también crear por su cuenta...

Soichiro Honda, dinámico director propietario de la poderosa empresa, cree firmemente en las carreras como promoción; así, después de varios campeonatos mundiales de motociclismo, ataca ahora también en los "Grands Prix" de autos con un Lotus-Honda de 12 cilindros en V, colocado transversalmente, que este año seguramente correrá. Veremos...

EUROPA

Los europeos, por supuesto, no se han dormido; presentaron los Opel "grandes", el BMW 1600, los Abarth derivados del Fiat 1500, pero con cilindrada 695, varios Miniminor y la "grande Ferrari". Este coche, a muchos decepcionó. Se había corrido la voz de que era una Bugatti Royale, un coche de superprestigio, pero no fue así; muy bonito, pero no excepcional. El motor es un recuece del conocido 5 litros (88 x 68 mm.). Se llama "500 Superfast". Maserati presentó una versión abierta de la cupé Frua de Turín, hermoso, pero Maserati tiene un problema: la casa no participa oficialmente en carreras, y esta circunstancia repercute desfavorablemente en su actividad comercial. Hay en banco de pruebas un motor de 230 HP y solamente 140 kilos completo con diferencial y caja de seis marchas, pero, ¿correrá? Su

https://argentoteca.blogspot.com

GINEBRA

Afuera, autos que pasan; adentro, gente que mira.

creador, Julio Alfieri, teme "largarlo", y la fórmula caduca en 1965...

Las carreras tienen ahora mucha importancia de nuevo. Ford está con todo en su programa promoción por la vía deportiva —Jim Clark estaba en Ginebra, tiene contrato con Ford para correr en Indianápolis y tal vez participe en nuestro Gran Premio Internacional de Turismo— y, además, se usarán coches Ford, con beneplácito oficial, en una nueva serie de coches deportivos Sunbeam. Además, por supuesto, de los ya conocidos AC-Cobra.

Las grandes fábricas mundiales han despertado nuevamente a la conciencia de la importancia, tanto técnica como comercial, de las carreras. Es previsible que en el futuro, esta tendencia se verá más marcada aún. Los resonantes triunfos de Mercedes-Benz en las temporadas 1054-55 aún son recordadas vivamente por los aficionados y el público automovilista en general; por ahora, la casa alemana no interviene oficialmente en carreras G.P., pero nada dice que no volverán oportunamente si las condiciones hacen que esto sea provechoso.

Otras marcas, oficialmente, no participan..., pero tampoco disimulan su entusiasmo (Fiat y Simca no ocultan su simpatía con Abarth, Alfa-Romeo ayuda privadamente a algunos corredores que usan su marca, y otro tanto hace Lancia), con excepción del monstruo, General Motors, que no quiere saber nada.

GM, con central europea, precisamente en Suiza, presentó los nuevos Opel "grandes", Admiral, Kapitan y Diplomat. Así, en el mercado de la clase pudiente, Opel "se tira" contra Mercedes, mientras el Kadett "se tira" con el Volkswagen. A todo esto, persistentes rumores hablan de que al fin están bajando las ventas del 1200, mientras el Volky 1500 no convence. La VW desmiente...

OPEL Y OTROS

Los nuevos Opel son norteamericanos, hechos en Alemania. Kapitán y Admiral tienen mecánica del anterior Kapitán, ahora con más potencia; en términos SAE, con 117 HP a 4.700 r.p.m., y cuatro marchas sincronizadas, con opción a transmisión automática. El Diplomat usa el motor Chevrolet V8 de 4.638 c.c. y 223 HP a 4.800 r.p.m., 200 km/h. Adelante, servofrenos a disco, atrás, campanas sin servo. Son coches cómodos (2,84 m. entre ejes, ancho 1,90 m., alto 1,44 m. Kapitán y Admiral pesan 1.370 kilos, Diplomat 1.520 kilos).

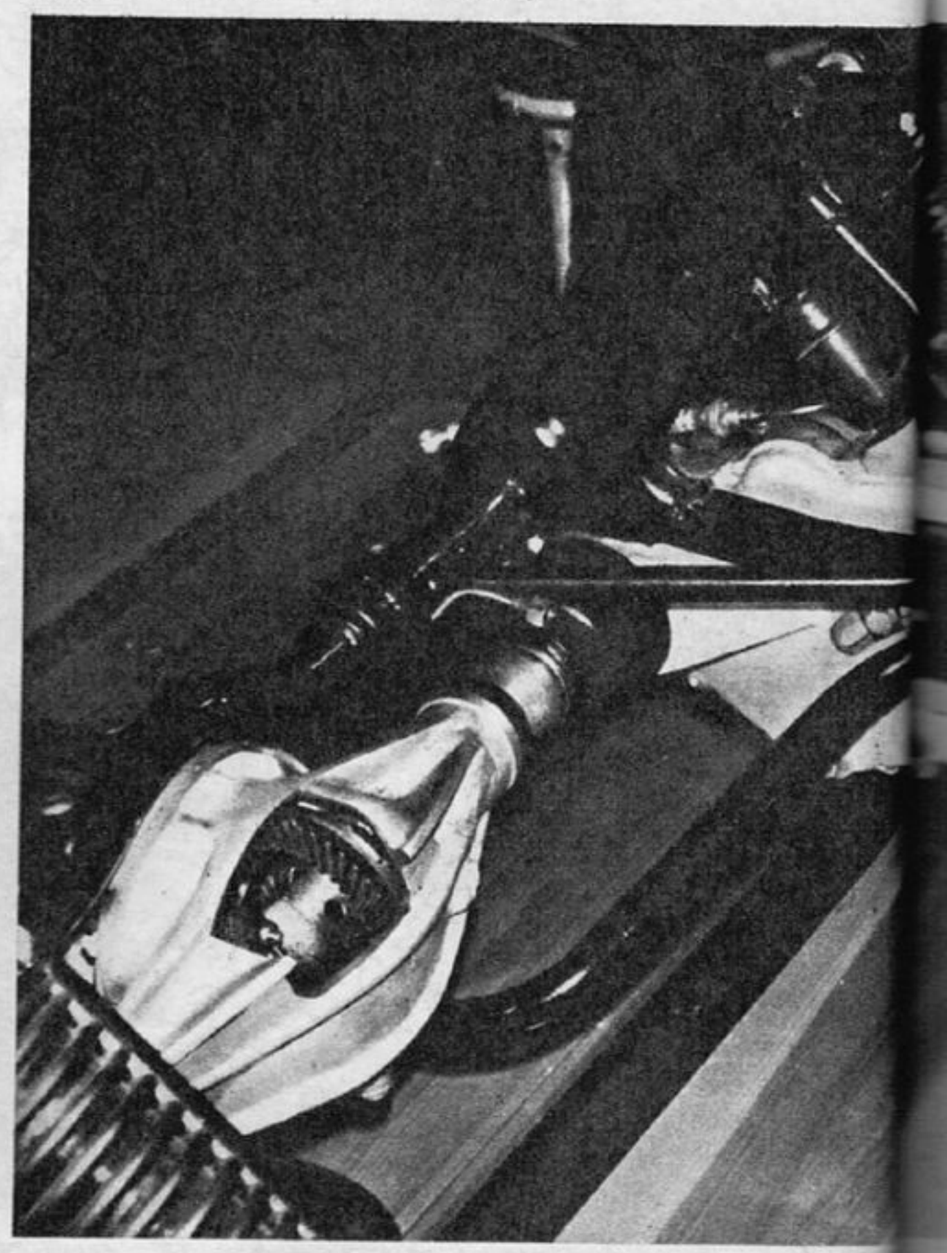
El BMW 1600 es una extrapolación del 1500, aumentando diámetro de cilindros de 82 a 84 mm. Tiene 1.573 c.c. y 94 HP-DIN a 5.700 r.p.m., 151 km/h.

Debido a la extraordinaria demanda de los Austin-Morris "especiales" (especialmente después de la victoria en el Rallye de Montecarlo) se ofrecen ahora tres versiones diferentes: 970 c.c., 70,6 x 61,9 mm., 68 HP a 6.500 r.p.m.; 1.071 c.c. (70,6 x 68,2 mm.), 70 HP a 5.750 r.p.m.; 1.275 c.c. (70,6 x 81,3 mm.), 78 HP a 5.800 r.p.m. En los tres casos, se usa múltiple de dos carburadores S.U.

Sigue afianzándose, entonces, el sensacional éxito de Alec Issigonis, seguramente el coche de esta década en el consenso mundial. Con su motor transversal, que ofrece extraordinario espacio interior con reducidas dimensiones exteriores, y su maravillosa tenida al suelo, el Mini y sus múltiples variantes han significado el éxito comercial más grande de los últimos tiempos. En Inglaterra, por ejemplo, cubren las calles como hormigas; al decir popular, por donde quiera que usted mire, aparece no un Mini, sino una docena. Y sus excepcionales condiciones de confiabilidad y tenida de calle lo han convertido en un vehículo deportivo de primer orden, como lo ha demostrado en nuestro país el ejemplar que importó el corredor Guillermo Gainza Paz.

Además, existe también la variante 1100, vendido bajo las siglas

Tracción a cadenas del Honda 500 Sport.

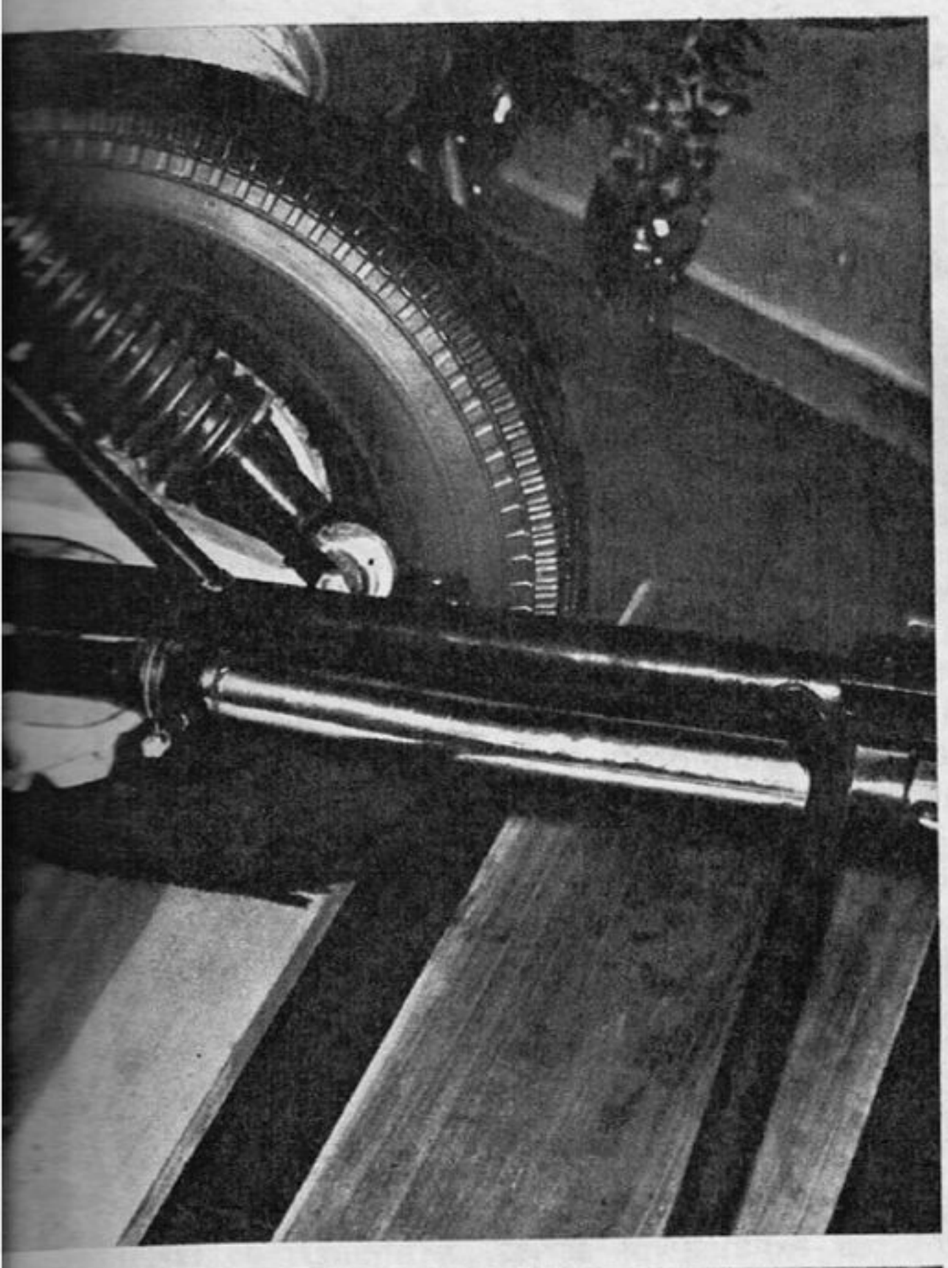


Grifo de Bertone: agua que no has de beber..

https://argentoteca.blogspot.com

Amerikaner: los nuevos Opel, muy GM ellos.

Maserati convertible, by Frua. 3500, dos asientos.



Morris, M.G., etc., siendo una versión más grande de los mismos. Tenemos también cuatro cilindros transversales y observamos el mismo principio de la caja de velocidades en el cárter (o sea que se lubrica con el mismo aceite que sirve para el motor). Ha sido otro éxito rimbombante y se construye en Italia por la Innocenti, bajo la sigla IM3, con algunas variantes que, en realidad, lo hacen aún más deseable que el modelo original inglés. El IM3 tiene una parrilla más bonita y el volante está ubicado en forma casi vertical (el 1100 inglés lo tiene muy inclinado).

La tendencia que nos señala todo esto es hacia una mayor "paneuropeización" de los coches; no es improbable que, con el correr de los años, existan en el continente europeo solamente cuatro o cinco grandes "fábricas-monstruo", porque, evidentemente, a eso se tiende con los múltiples accesorios de fabricación, como por ejemplo el 1100 de Innocenti y el Dauphine, fabricado en Italia por Alfa-Romeo.

Los italianos estaban todos, con y sin novedades: Touring, Vignale, Allemano (exhibía los coches ATS), Ghía, OSI (variante sport Fiat 1100 D), y Zagato. El más notable, quizás el "Grifo" de Bertone, sport abierto derivado del coche cerrado expuesto en Turín sobre chasis ISO (motor Chevrolet), con línea moderno-clásica, por ejemplo los caños de escape tenían cubiertas de metal pulido a la vista. Frua presentó varias Maserati y una cupé Lotus Elan; Michelotti presentó coches con techo de vidrio, y en el stand Moretti, varios tipos de derivación Fiat.

LO MISMO, CON MAS

También hubo muchos coches mejorados. El Renault R.8 ahora tiene motor 1100 y hay variantes en el Austin-Healey; dentro de dos meses, empezará a venderse el prototipo GT de Lamborghini. Porsche presentó el 904 GTS chasis de largueros y carrocería poliéster, motor de 4 cilindros y dos litros, 155 HP para calle y 180 HP para correr. El 904 —supuestamente diseñado por el nieto de Ferdinand Porsche, o sea el hijo de Ferry— es un excelente vehículo para el Campeonato del Mundo de Gran Turismo.

No eran todos automóviles. Había camiones y otras cosas, incluyendo accesorios, herramientas, productos para limpiar, faros, radios, etc., y dos "chiches" electrónicos de la Lucas. Un "ojo eléctrico" enciende las luces de posición (obligatorias en Inglaterra aún para coches estacionados) al caer la tarde, y otro actúa sobre el espejo retrovisor, inclinándolo si caen sobre él los faros de un coche que viene detrás. Todo automáticamente, con células fotoeléctricas y transistores... Lucas también presentó una novedosa transmisión automática llamada Hydrostatic, que mediante émbolos de carrera regulables por un plato inclinado, logran todas las condiciones operativas, desde máxima demultiplicación para el arranque hasta un cierto grado de multiplicación. Esta transmisión se usa mucho en tractores, por su rendimiento y economía; su costo elevado conspira contra su empleo en automóviles, aunque por otra parte permite eliminar la caja de velocidades. Tal vez, la Hydrostatic de Lucas ayude al motor de pistones a luchar contra los nuevos rotativos que todos pretenden usurpar.

Los europeos están virando hacia el uso más intensivo de la transmisión automática o semiautomática. En los coches pequeños, no puede justificarse siempre el uso de transmisiones que empleen aceite, por el resbalamiento que origina pérdidas de potencia; pero con otros sistemas, se está llegando cada vez más a la inversa del "hágalo usted mismo" en materia de transmisión. *

https://argentoteca.blogspot.com

MAGNETTE EN PARABRISAS

Road Test y Turismo con la última novedad de Siam Di Tella Automotores

En el próximo número de PARABRISAS, nuestros amigos lectores tendrán oportunidad de conocer las conclusiones del Road Test que está realizándose en estos momentos con el Magnette, el último producto aparecido en los talleres de Siam Di Tella Automotores.

Es hábito de los testers de PARABRISAS señalar el interés —lógico— con que reciben cada unidad. En este caso, a ese interés se agrega el del público, sumamente curioso en lo que se refiere a este modelo. En numerosas oportunidades, la unidad testeada ha sido abordada por aficionados interesados en conocer detalles adelantados sobre la prueba.

De momento, solo podemos manifestar que se trata de un coche de impecable terminación, que en ese sentido comienza dando satisfacciones a sus tripulantes. Las conclusiones del Road Test, en manos de los entendidos, dirán la palabra final sobre las prestaciones que se recogerán a través de la dura prueba.

Por otra parte, contribuyendo a la labor de PARABRISAS por la difusión del turismo en la Argentina, Siam Di Tella Automotores ha cedido una unidad Magnette para la realización de una serie de viajes de nuestro equipo de perquisidores de rutas y paisajes.

La gama de viajes abarca trayectos cortos y largos, rutas normales y caminos comprometidos, con objeto de que el auto sea probado en las más distintas condiciones.

Aparte de esa valiosa contribución, la preparación de las hojas de ruta de PARABRISAS, ahora incluidas en nuestro Suplemento, y que han sido consagratoriamente recibidas por los lectores de nuestra publicación, esta serie de viajes permitirá informar objetivamente y con experiencias directas acerca del comportamiento de la unidad en tales circunstancias. *

CAMIONES FORD

Tres viejos amigos, y uno con un nuevo corazón; F-100, F-350, F-600 y F-600 Diésel de la Ford

Reformas de detalle en tres modelos y uno completamente nuevo, fueron las novedades anunciadas en materia de camiones Ford por el doctor Julio J. Navarro Monzó, gerente general de relaciones públicas de Ford Motor Argentina. Empezando por el nuevo, trátase de la probada serie F-600 (tres distancias entre ejes, 3,96 m, 4,42 m y 4,93 m; respectivamente: 156", 174" y 194") equipada ahora con el también probado motor Perkins Diésel de 6 cilindros, 5 litros y 89 HP SAE a 2.600 rpm.

La calidad, tanto de bastidor como de motor, no admite reparos; hace más de dos años que está en experimentación la nueva unidad (oficialmente F-600 Diésel), habiéndose probado en "conducción durante largos períodos a velocidad máxima, con carga máxima; por caminos de tierra, "serrucho", de piedra, fangosos, de llanura y de montaña; con altas temperaturas ambientales y atmósfera cargada con polvo..." (información de prensa de Ford, 5/5/64). Los extensos programas de investigación en el camino fueron, por supuesto, acompañados por exhaustivas series de análisis de laboratorio, hasta que por fin la empresa se dio por satisfecha y resolvió presentar el nuevo camión.

Juntamente con el F-600 diésel observamos reformas de detalle en los "compañeros de fórmula" F-100, F-350 y F-600 naftero.

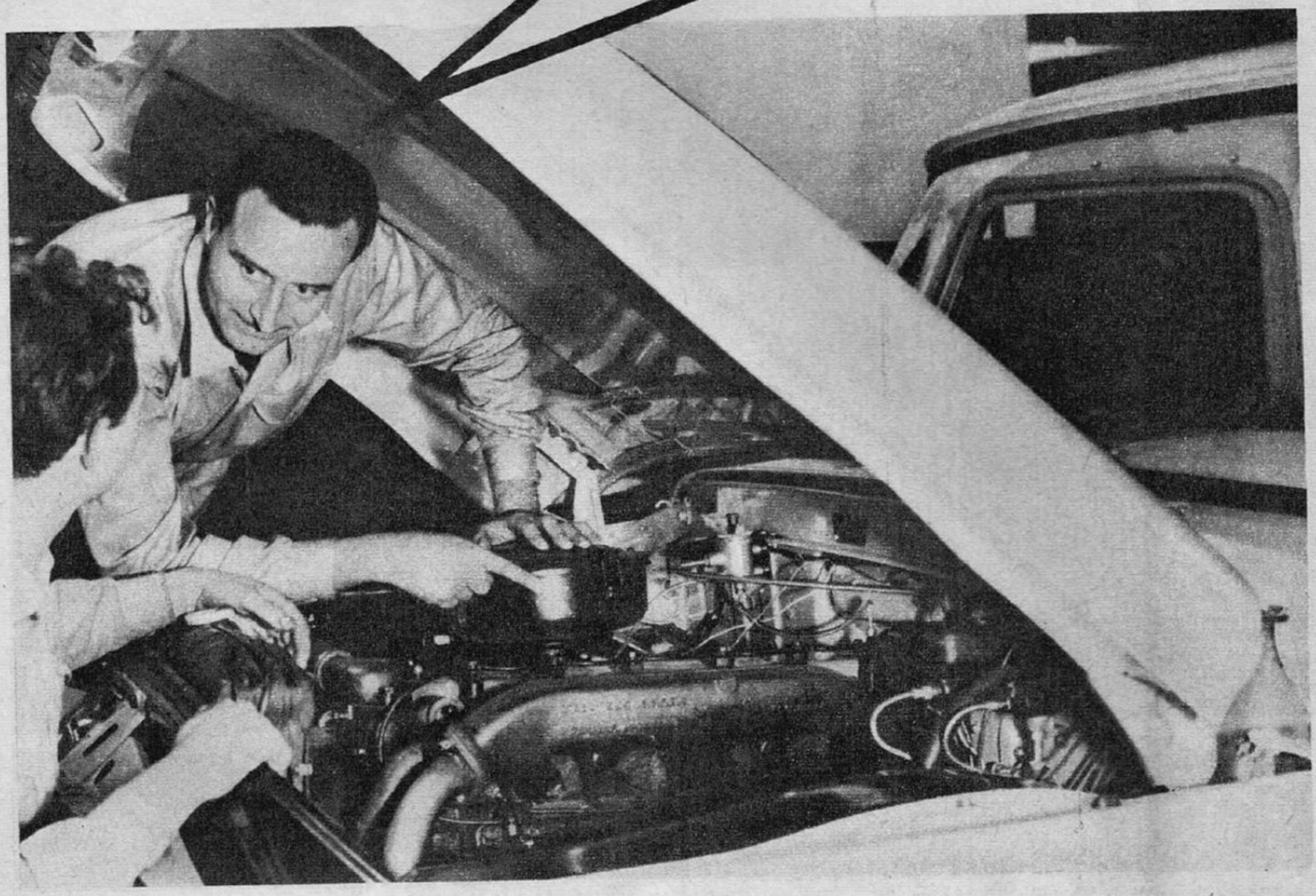
Los tres comparten el mismo motor V8 de 292 pulgadas cúbicas (4.785 c.c.) y 160 HP a 4.000 rpm., variando solamente las distancias entre ejes: 2,90 m (114") para la F-100; 3,35 m (132") para la F-350, y las tres opciones ya consignadas para la F-600. La pick-up tiene tres velocidades, y los otros modelos, cuatro; las relaciones internas son iguales para los tres modelos con caja de cuatro, o sea 6,40, 3,09, 1,65 y 1 a 1. El F-350 tiene una sola demultiplicación, 5,13 a 1; el 600 naftero tiene tres opciones (simple 6,33 a 1, alta y baja, 5,83/8,11 y alta y baja 6,33/8,81) y el diésel tiene las mismas altas y bajas con la simple 5,83 a 1. La pick-up tiene 3,70 a 1 solamente.

De este modo, se unen dos técnicas probadas: Ford y los notables motores Perkins Diésel. Seguramente, los usuarios responderán con su franco apoyo.

Fue notable por su cordialidad la fiesta de presentación. *

https://argentoteca.blogspot.com

POR DONDE LO MIRE ES UN GRAN MOTOR



Mi camión anda más con un Perkins porque lo supe elegir. Además, si las marcas de mayor fama lo prefieren, será por los mismos motivos míos: es económico, potente, rendidor, y de un andar más silencioso gracias a la bomba rotativa tipo distribuidor.

Calidad en Diesel

Industria Argentina

PERKINS

PERKINS ARGENTINA S.A.I.C. • BOLIVAR 368 • BUENOS AIRES

MAS POTENCIA - MAYOR DURACION

https://argentoteca.blogspot.com

VUELTA LA

Fotos de WILLIAM FREDES

https://argentoteca.blogspot.com

MULA AL TRIGO

Hace ya bastante tiempo (PARABRISAS Nº 12) aplaudimos las medidas de la Dirección de Tránsito suprimiendo los espacios reservados para estacionamiento de privilegiados. Fue una medida excelente. "Pero cosas tan buenas, nunca pueden durar", como dijo el poeta.

Es así como, subrepticia, sigilosa e insidiosamente, los espacios reservados están reapareciendo. Hoy nos referimos a uno de ellos, dándole la preferencia por las implicaciones que el caso tiene.

El asunto es con el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, que se ha apropiado de un sabroso espacio en la codiciada calle Perú.

Todo el que haya leído alguna historia y repasado un manual de asuntos institucionales, sabe que los municipios son la semilla de la democracia, el noble y primer ejercicio de los ciudadanos en el manejo de la cosa pública, escuela de gobierno propio, fundamento de las libertades, academia del buen sentido.

Todo esto significa que los señores concejales deberían ser espejo y ejemplo de austeridad republicana, enemigos de privilegios, defensores de la igualdad.

Humanos somos y aceptamos con indulgencia las imperfecciones propias de nuestra naturaleza. Así pues, si se debate en el Concejo la reglamentación de la venta de pollos, podemos disculpar que algún munícipe exaltado abarque en el problema a las democracias populares y la paz atómica. Podemos pasar que, cuando se trata de la carestía de la papa, otro concejal se remonte a elogiar las Pandectas. Ni siquiera pensamos que eche sombras sobre la institución el hecho de que haya algún mal concejal, porque hombres malos pueden ser la excepción y los hay en todas partes, aun en nuestro gremio, sin desmedro para los buenos. Pero cuando la mayoría de los concejales se otorgan a sí mismos privilegios o beneficios especiales a costa de los demás ciudadanos, creemos que están entrando en la vía muerta de los malos precedentes.

¿Por qué no lo piensan mejor los señores concejales? Si ellos tienen autos, nosotros también los tenemos.

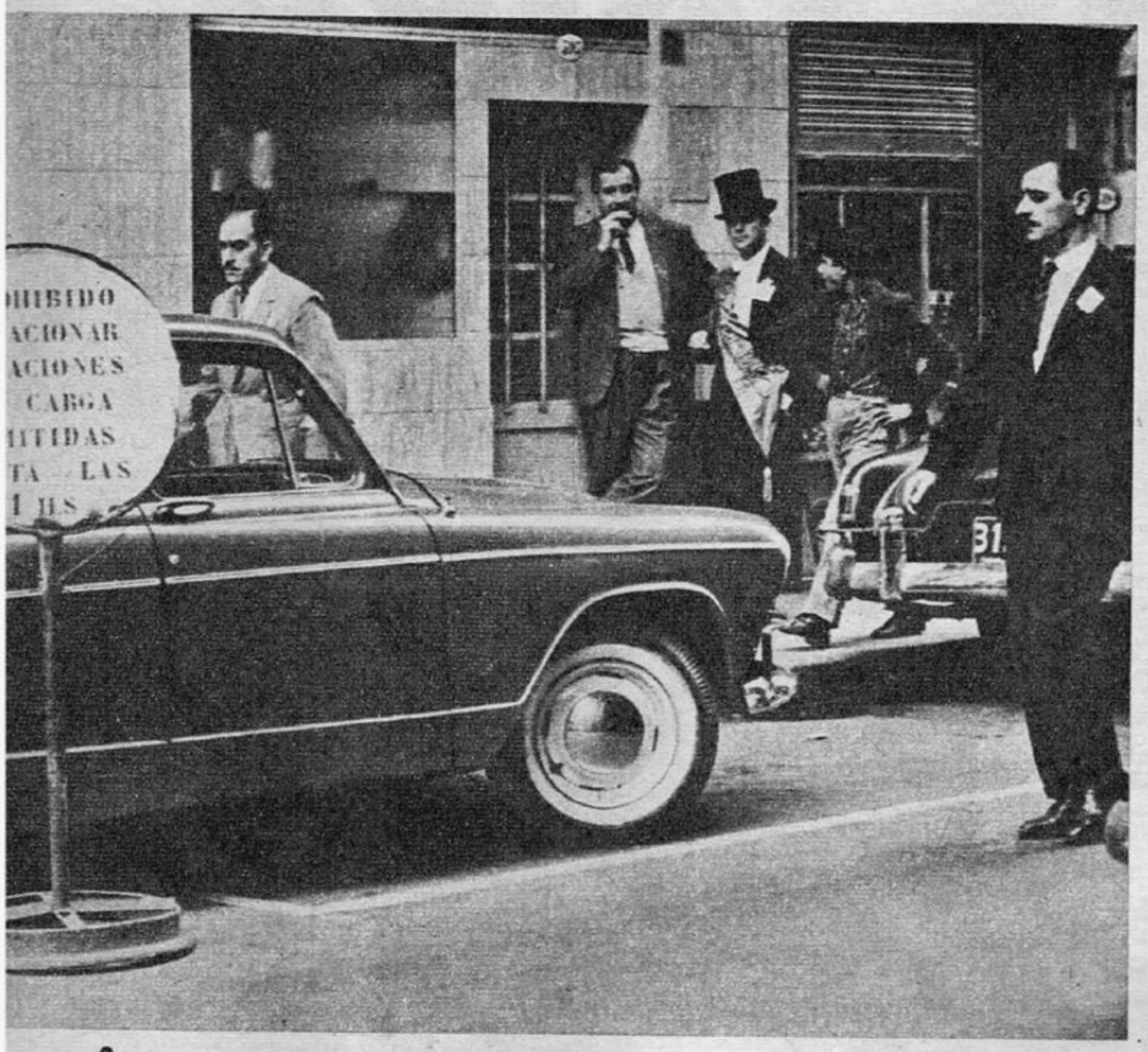
Si a ellos les cuesta estacionar, a nosotros también. Si nosotros debemos pagar playa, cuidador, estacionómetro, y eventualmente grúa, ¿por

Frente al Concejo Deliberante: no había espacios reservados, pero ahora los hay, ¿Qué tal?

UN REPORTAJE DE LA VIDA REAL **(sigue a la vuelta)**

https://argentoteca.blogspot.com

VUELTA LA MULA AL TRIGO



2. — ...y aparece la temida autoridad.

3. — ¡Fuera fotógrafo! ¡No quiero líos!

4. — El señor concejal está servido. (Estas fotos no son trucada . Esto sucedió.)

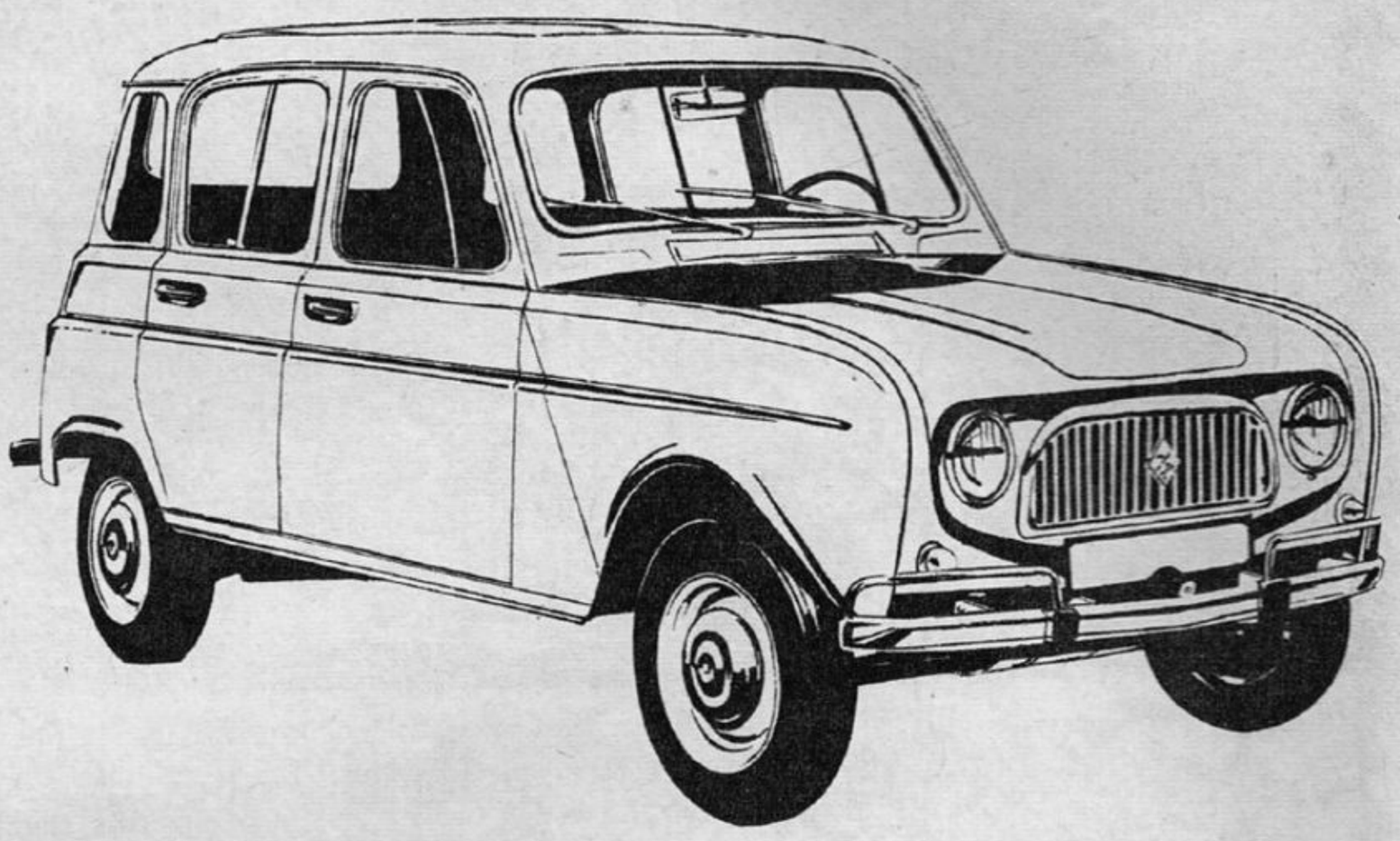
qué ellos se eximen graciosamente de todas esas cargas? ¿Es que acaso tienen corona?

Los "padres" de esta patria chica que es Buenos Aires deben una explicación a sus mandantes. Los porteños pertenecen a un desmedrado municipio y —menos que cualquiera en el país— no tienen derecho a elegir su propio intendente. Ya que están en esa situación de inferioridad, que tengan, por lo menos, los mejores concejales del mundo, capaces de rechazar con orgullo todo privilegio, que consideren honroso compartir con sus conciudadanos las penurias y dificultades de la vida diaria, que contengan con su sobriedad la codicia de otros, ya listos a tratar de compartir las ventajas de las situaciones públicas, aunque sea en desmedro del derecho ajeno.

En una palabra: la ciudad aplaudiría un gesto de los honorables concejales renunciando a usufructuar derechos negados al ciudadano común. Después de todo, los problemas del municipio no se agravarán si los ediles tienen que preocuparse por su estacionamiento como cualquiera de nosotros. *

https://argentoteca.blogspot.com

Usted experimentará la mágica
sensación de estar sentado
sobre una nube, al acomodarse en
un asiento acolchado con TELGOPREN.



También el

4L RENAULT

viene acolchado con

Son los millones de globitos de aire,
encerrados en la espuma sintética
TELGOPREN, que suavizan para usted
las rutas más duras con su asombrosa
elasticidad.

Telgo-pren

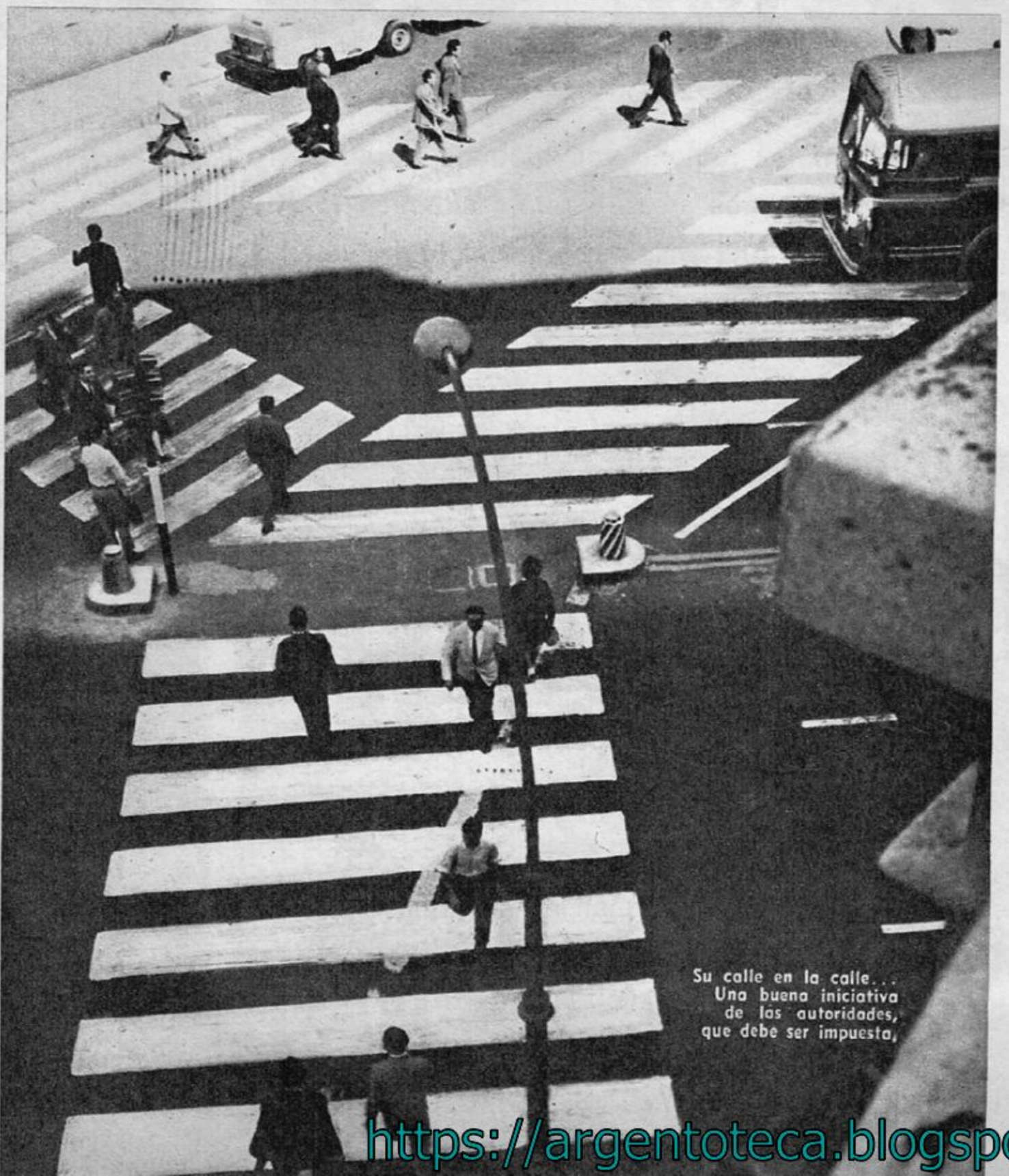
la maravillosa espuma sintética
de poliuretano.

Primer fabricante en la Argentina:
HULYTEGO S.A.
San Martín 570 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

La justicia actúa. Ahora no hay inmunidades. Cuando es negligente o imprudente también...

EL PEATON ES CULPABLE



Su calle en la calle... Una buena iniciativa de las autoridades, que debe ser impuesta,

Tres elementos comunes en un accidente de tránsito: peatón, vehículo e imprudencia, se combinaron en la tarde del 29 de enero de 1964, para provocar la muerte de una joven y el planteo de una original teoría jurídica: el conductor no es responsable cuando el peatón infringe las reglas municipales de tránsito.

UN ACCIDENTE COMO CUALQUIER OTRO

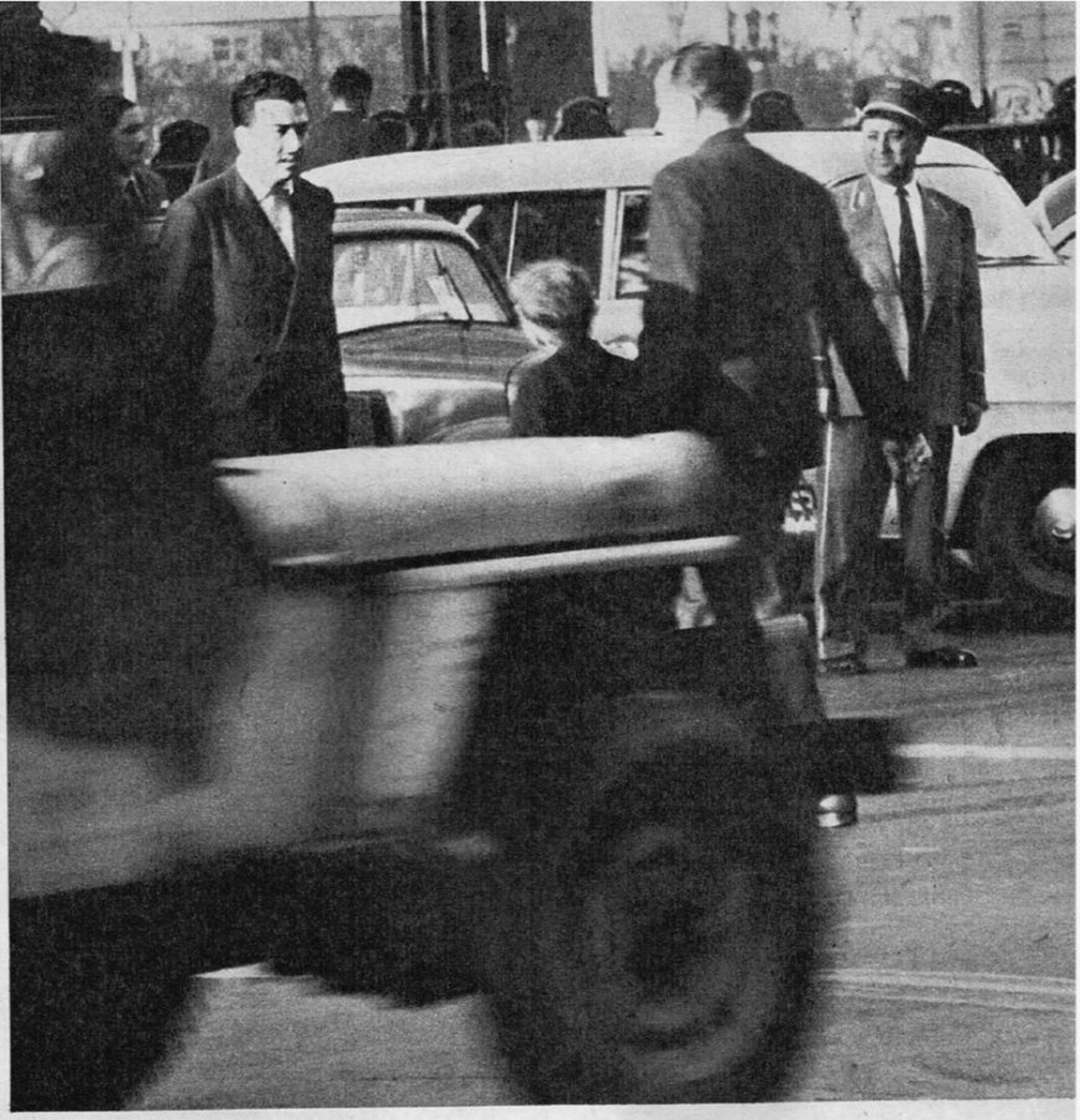
Fue así como un accidente como cualquier otro se convirtió en tema importante. La tarde del día señalado, circulaba por la avenida Rivadavia, a la altura de 2600 y en dirección Este un ómnibus de la línea 110, conducido por C. C., y paralelamente avanzaba una motocicleta guiada por F. E., a quien acompañaba una joven.

En esas circunstancias, un peatón, que estaba cruzando la calzada por la mitad de la cuadra, tras de esquivar al ómnibus, se encontró de improviso frente a la motocicleta, cuyo conductor no pudo frenar, embistiéndolo violentamente (ver gráfico).

A consecuencia del choque, la motocicleta perdió estabilidad y sus dos ocupantes cayeron al pavimento. La joven, que fue rodando hasta quedar con medio cuerpo debajo del ómnibus, falleció instantáneamente, en tanto que el peatón y R. E., sufrieron numerosas lesiones en brazos y piernas.

https://argentoteca.blogspot.com

POR ARTURO PELLET



El peatón es hoy día un francotirador de las calzadas. Hay que terminar con esa idea nefasta.

EL SISTEMA BRITANICO Y NUESTRO SISTEMA

Inmediatamente instruyóse un sumario, dando intervención a la justicia en lo criminal. El juez designado para la instrucción, luego de apreciar los hechos y oír a las partes, dictó sentencia incriminando la conducta del peatón. En efecto, señala el juez: "Está probada la responsabilidad penal del imputado, toda vez que reconoció en su declaración indagatoria, haber cruzado por el medio de la calle y en forma totalmente desaprensiva".

Más adelante, agrega el magistrado: "En un caso como el presente, se añora el espíritu de la justicia anglosajona, con su fundamental dosis de sentido común y su adaptación a la realidad, cuyo alcance es más fácil en un sistema probatorio, con libre convicción del juez".

Sin duda que el sistema del Common Law, como expresa la sentencia, da a los jueces británicos amplia libertad para apreciar los hechos, conforme a las costumbres del lugar y a la experiencia adquirida en el juzgamiento de accidentes similares, situación ésta que no se reproduce entre nosotros, donde se juzga casi siempre ajustándose estrictamente a las figuras incriminadas en el Código.

La única excepción, dentro de nuestro sistema jurídico, son los juicios breves y actuados que se resuelven con audiencia del infractor en los tribunales municipales de faltas.

UNA TESIS ORIGINAL

Volviendo al hecho que hoy analizamos, agrega el juez más adelante que en este caso se trata de "un transeúnte que, violando reglamentos esenciales del tránsito y cruce de calles, atraviesa una avenida, con tal falta de precaución y prudencia, que a plena luz del día no se apercibe de la proximidad de los vehículos y pasando por el límite medio de la calzada, prosigue su marcha" y provoca el accidente. Es así como la muerte de la joven M. M. P. guarda una relación de causalidad (o sea de causa a efecto) con la imprudencia del peatón, razón por la cual, y conforme con el Art. 84 del Cód. Penal, resuelve convertri en prisión preventiva la detención de J. H. A., por considerarlo, prima facie, autor responsable del delito de homicidio. Como complemento de la sanción, el tribunal mandó trabar embargo sobre los bienes del imputado.

DOS TESIS EN CONTROVERSIA

Poco tiempo después, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional de la Capital, confirmó la sentencia de primera instancia en todos sus términos.

De las páginas del sumario van surgiendo los argumentos de lo que se convertiría en un pequeño pero apasionante duelo de juristas y magistrados. Es que al plantearse la probable culpabilidad del peatón, se ponía en duda la tesis tradicional. Esta tesis está basada, como señalamos en un artículo anterior, en la responsabilidad directa del conductor en toda clase de accidentes, mientras no se pruebe su inocencia.

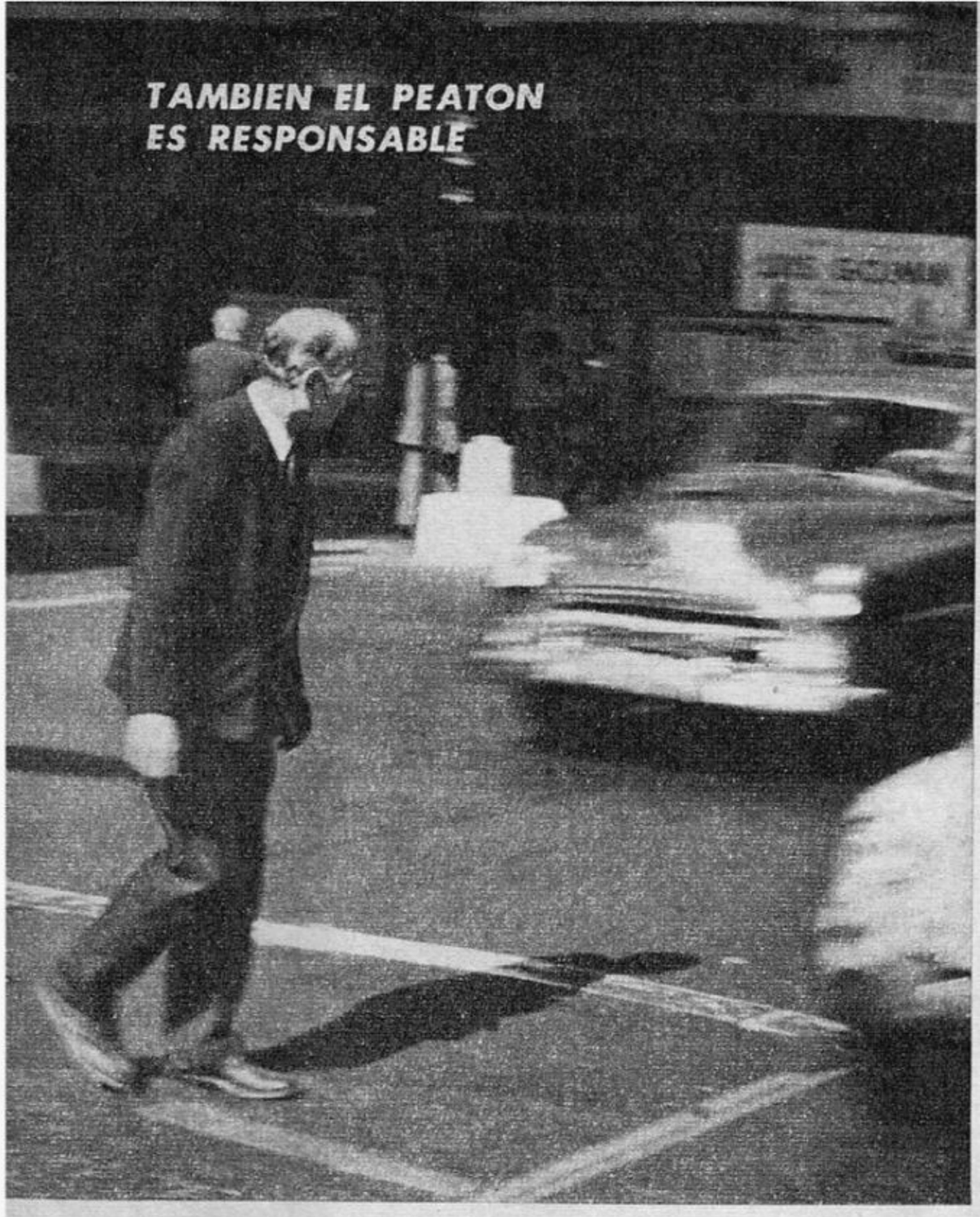
UN DICTAMEN CON INTERROGANTES

Después le tocó su turno al fiscal, que en un dictamen con sugestivos interrogantes, señalaba: "Si bien es cierto que el peatón fue negligente, también es cierto que el conductor de la motocicleta no fue muy precavido. "No hay que olvidar", agregaba, "que en todo accidente de tránsito existe una pequeña culpa de ambas partes."

Refiriéndose luego a la tesis del juez de instrucción, que traslada la responsabilidad del accidente del conductor al peatón, argumenta el fiscal: "Hasta la fecha se tomó en cuenta la violación de los reglamentos de tránsito, como elemento para juzgar la responsabilidad del conductor, pero nunca para utilizarlo contra la víctima del atropello".

En este caso surge una novedad: usted conoce, como nosotros, el Códi-

https://argentoteca.blogspot.com



Reglamentación, educación, sanción. Esos son los pasos correctos para terminar con el desorden de la circulación. Por ahora, la cosa está marchando, aunque despacio.

go de Tránsito. Y tal vez no se haya dado cuenta de una cosa: hasta ahora nunca se había utilizado contra la víctima. ¿Por qué no, si la víctima es culpable? El fiscal lo recuerda, y saca en conclusión que aquí se está innovando.

Ahora bien, este argumento hay que aplicarlo, a nuestro juicio, cuando los hechos demuestren concluyentemente la culpabilidad del peatón, para evitar que éstos, que generalmente tienen su parte de culpa, escapen del brazo de la justicia.

TAMBIEN LA DEFENSA REPLICA

Ahora, como ustedes lo saben (y han comprobado en otros juicios que hemos visto a través del parabrisas) le toca el turno a la defensa.

Esta vez, la defensa fue un brillante alegato en favor del acusado y en disidencia con los dictámenes de los magistrados.

"La acción incriminada es atípica", leemos en el voluminoso expediente: "por lo que se debe aplicar el principio, no hay crimen ni pena, sin ley previa al hecho". Asimismo "no existe relación de causalidad entre la conducta de J. H. A. y la muerte de la joven, como para encuadrar el hecho dentro de las previsiones del artículo 84 del Cód. Penal. Como ustedes recuerdan, este terrible artículo habla del homicidio culposo y es repetidamente aplicado cada vez que se comete un "delito del automóvil".

LAS LINEAS BLANCAS ANTES Y DESPUES

"No debe olvidarse —expresa sobre el final de su apelación el abogado defensor— que cuando ocurrió el hecho (enero de 1961) la obligación de los peatones de cruzar por la esquina y con semáforo, no pasaba de un consejo con carácter preventivo, dirigido al público para su seguridad. Recién este año se ha reglamentado el tráfico de peatones. Otra sería la situación, si el acusado, ante una prohibición tan expresa como la actual, hubiera transgredido las reglas municipales."

LA NUEVA TESIS Y EL PEATON

La causa ha pasado ahora para su resolución definitiva al juez de sentencia de turno, quien apreciará la tesis expuesta por el juez de instrucción, que sostiene en su fallo la responsabilidad penal de los peatones.

A nuestro juicio, esta tesis de la responsabilidad de los peatones que han provocado un accidente de tránsito, debe ser aplicada con todo rigor, en casos que, como el que aquí hemos analizado, se demuestra fehacientemente la culpa del peatón.

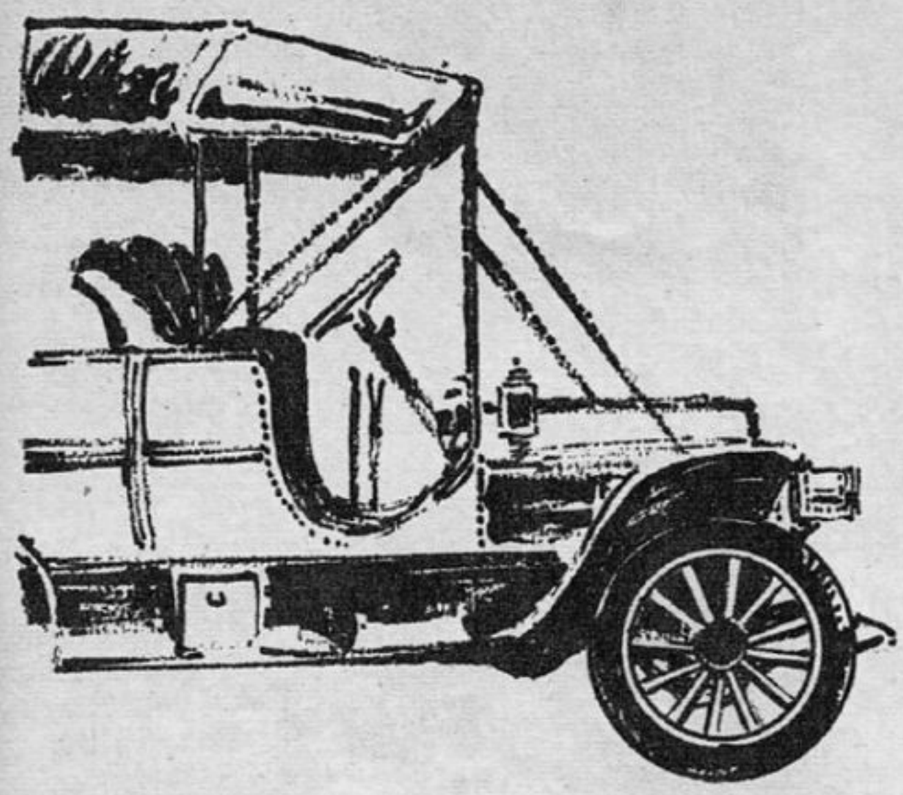
Sin duda que las nuevas y rigurosas ordenanzas municipales que indican "Las líneas blancas, son su calle en la calle", la intensa campaña de educación vial que realiza el Municipio, así como las molestas, pero necesarias, multas de veinte pesos, cobradas por elegantes y sonrientes señoritas, contribuirán a ir afianzando entre legos y letrados el criterio de esta nueva tesis jurídica: También el peatón es responsable. Y debe serlo, como lo son quienes van al volante, para evitar que Buenos Aires se convierta en un pandemónium de embestidas, sangre y largos juicios en el palacio de los Tribunales.

En términos prácticos, la educación vial del peatón y su adecuación a las normas jurídicas de carácter local (o sea municipal) que regulan su desplazamiento en la calzada es un problema que se va resolviendo lenta, pero positivamente.

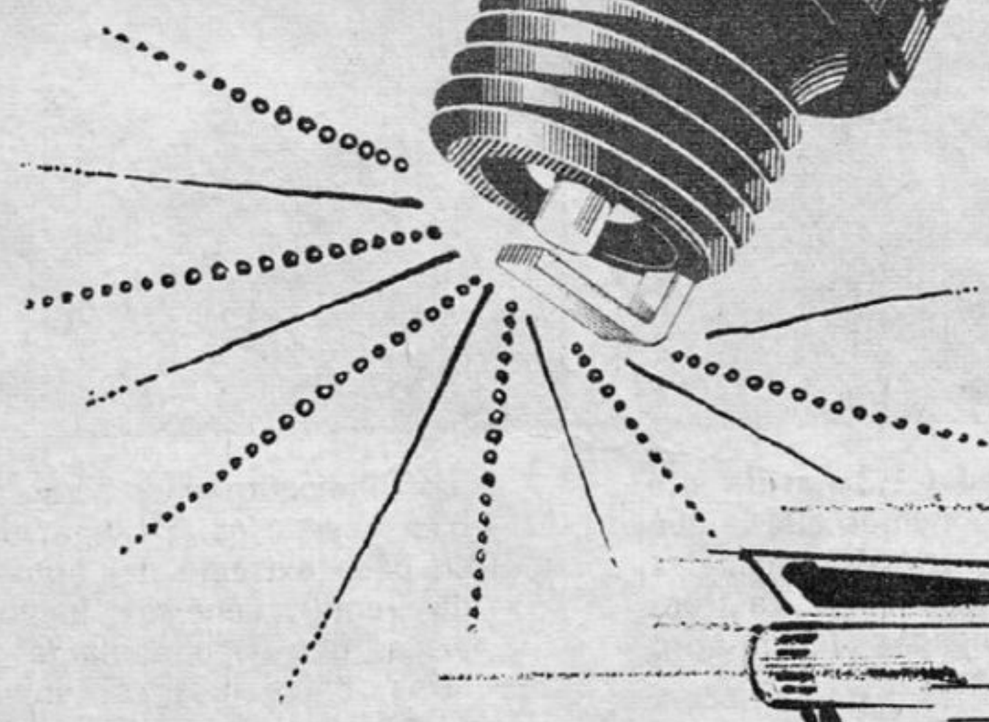
Lo fundamental es crear una conciencia clara de las obligaciones del transeúnte y de las posibles consecuencias jurídicas de su negligencia o imprudencia al cruzar una bocacalle sin respetar las señales del semáforo, o bien, atravesar una avenida por la mitad de la cuadra.

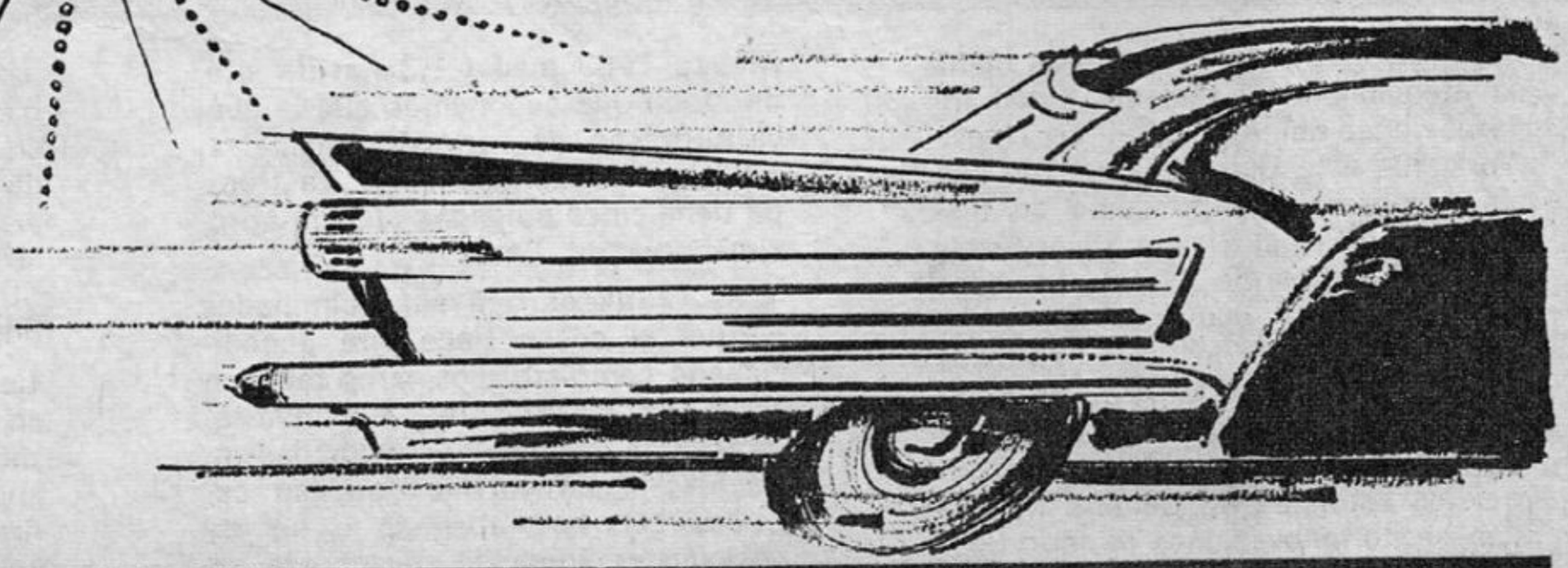
Al respecto, nos satisface comprobar que cada día es mayor el número de personas que espontáneamente siguen las directivas de los agentes del tránsito en las calles céntricas. *

https://argentoteca.blogspot.com



SIEMPRE HAY UNA BUJIA AUTOLITE® PARA CADA MODELO





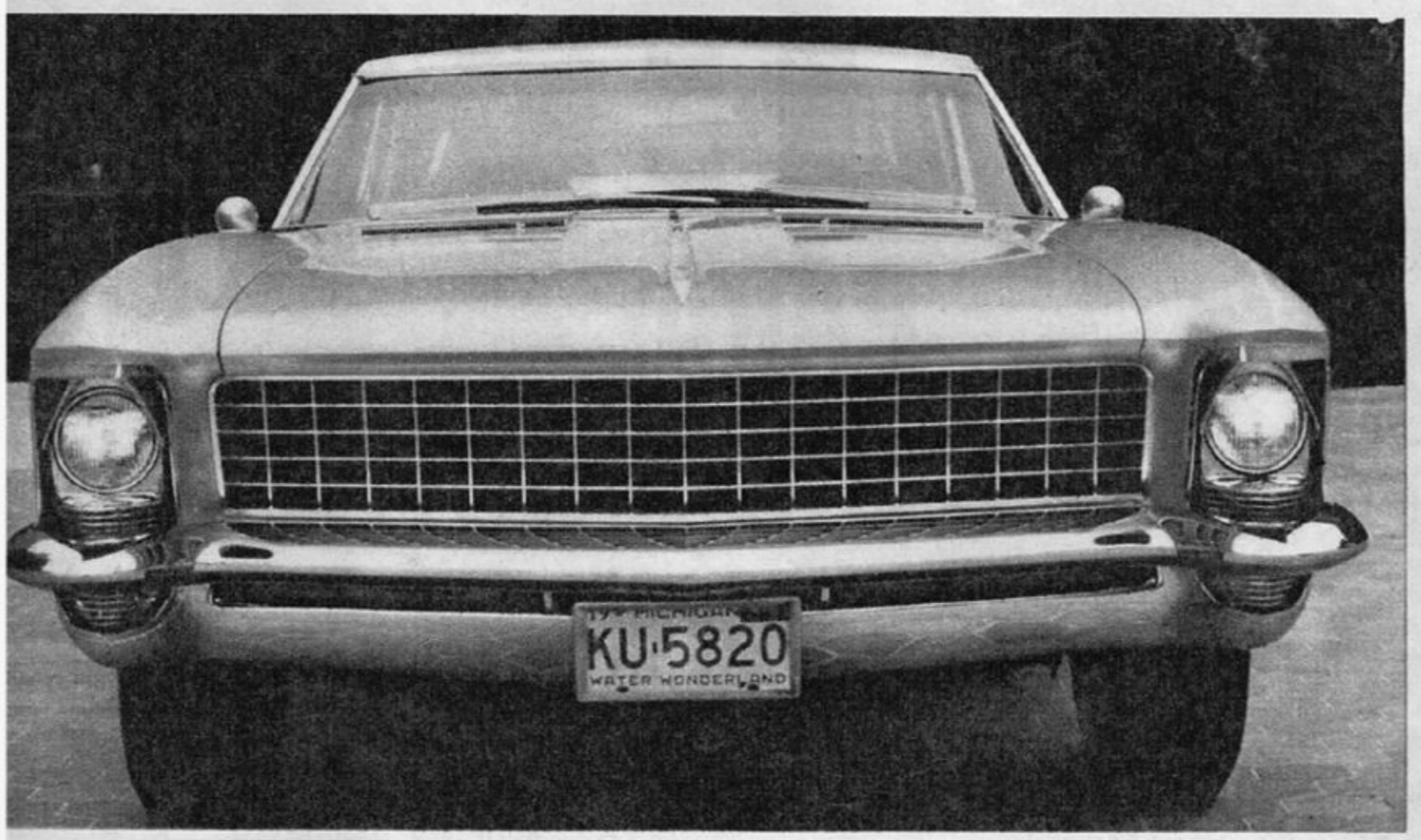
FABRICADOS EN ARGENTINA POR: **PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S. A.**

BAJO LICENCIA FORD MOTOR COMPANY

https://argentoteca.blogspot.com

BUICK RIVIERA SILVER ARROW: CORTO VIAJE AL FUTURO

Un auto de sueño, pero para sueños de hoy, no para un futuro de veinte años más allá. Es un Buick Riviera experimental, con "algo más".



Uno de los modelos que más llamó la atención en el reciente Salón Internacional del Automóvil de Nueva York, fue este Buick engalanado con un nombre tan largo como su distancia entre ejes: Riviera Silver Arrow (Riviera Flecha de Plata). La base es del Riviera convencional, entre paréntesis uno de los más hermosos automóviles que se fabrican en Estados Unidos en la actualidad; sobre la refinada mecánica del Riviera, los inquietos estilistas de General Motors han hecho innovaciones de todo tipo.

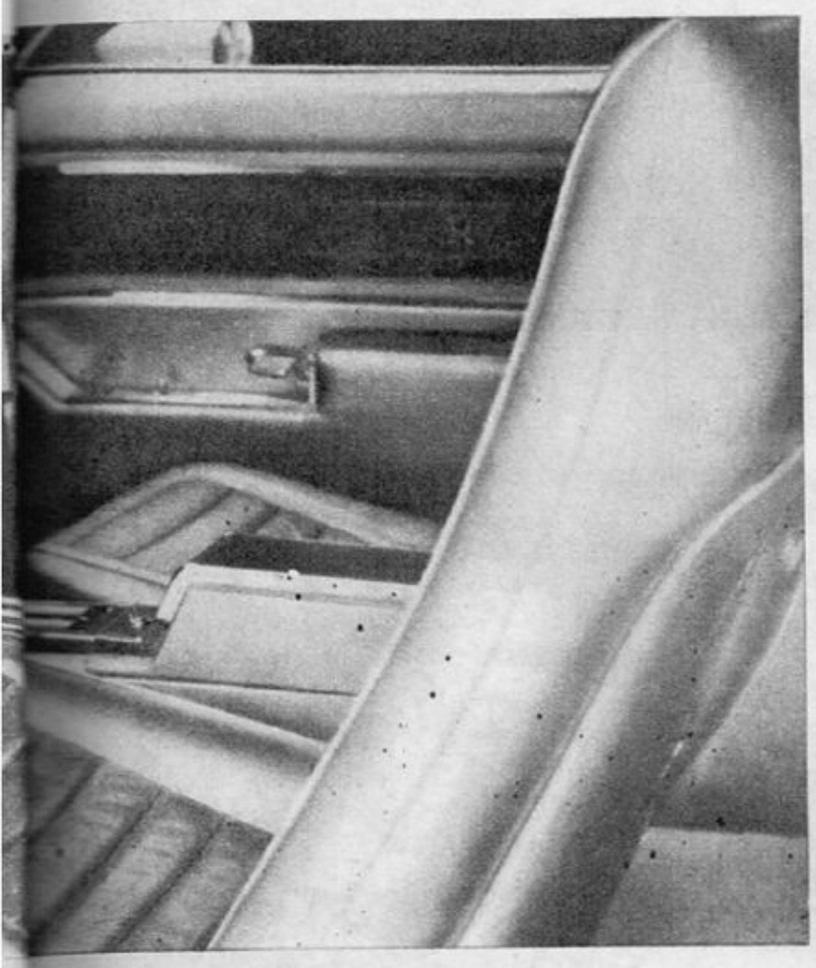
El comunicado de prensa habla de que es "dos pulgadas más bajo". El Riviera 1963 medía 1,35 m de alto, de modo que suponemos que la nueva altura es, descartando decimales, 1,30 m, aproximadamente. La trompa tiene cinco pulgadas (13 cm aproximadamente) "más".

Los ventiletes han sido eliminados porque el coche tiene aire acondicionado completo. Los faros reposan ahora en alojamientos individuales, protegidos por parrillas cromadas retráctiles. Esas parrillas quedan cerradas con faro apagado o luz de posición prendida; al encenderse los faros grandes, las parrillas se rebaten automáticamente.

Los indicadores de viraje son también novedosos. En lugar de un faro en cada extremo del auto (viéndolo de frente), tiene dos juegos de tres luces, un juego adelante y el otro atrás. Estas luces se encienden en rítmica secuencia para indicar el sentido del giro.

La pintura del prototipo expuesto en Nueva York era plateada metalizada; para dar mayor énfasis a la angular estilización del Riviera Silver Arrow, hay tonos levemente más oscuros, del mismo gris, en el techo y en los costados de los guardabarros. Esta diferencia de tono es percepti-

https://argentoteca.blogspot.com



ble en las fotografías que reproducimos.

Los asientos llevan el nombre de "Astro-bucket", o sea que por falta de nombre no se van a quedar. Son direccionales a potencia, y están separados por una consola que también puede ser levantada o bajada automáticamente.

La columna de dirección puede ser regulada en su largo, tanto en lo que se refiere a altura como a separación del volante. La iluminación del panel de instrumentos es por luz roja (sistema empleado en aviación, ya que la luz roja es la que menos encandila, o sea la que menos afecta la visión nocturna al exterior). El tablero incluye velocímetro (hasta 140 millas, o sea, 225 km/h aproximadamente) y un cuentavueltas de hasta 7.000 r.p.m. El volante es de diseño sencillo, con dos rayos y aro de madera (o fórmica — el comunicado de prensa no especifica), de tipo netamente europeo.

El equipo incluye un radioteléfono Delco diseñado para ser utilizado sin las manos; el micrófono está ubicado en el techo, el parlante debajo del tablero, y el control "hablar/escuchar" responde al accionamiento de un pequeño pedal en el piso del compartimiento delantero.

Un total de diez luces de cortesía hace que en este automóvil se eliminen dos problemas; el de la iluminación interna y, aparentemente, el de la urbanidad... El motor es un V8 de 425 pulgadas cúbicas (6,9 litros) con dos carburadores y 360 HP.

Justo lo que estábamos buscando para taxi. *

https://argentoteca.blogspot.com

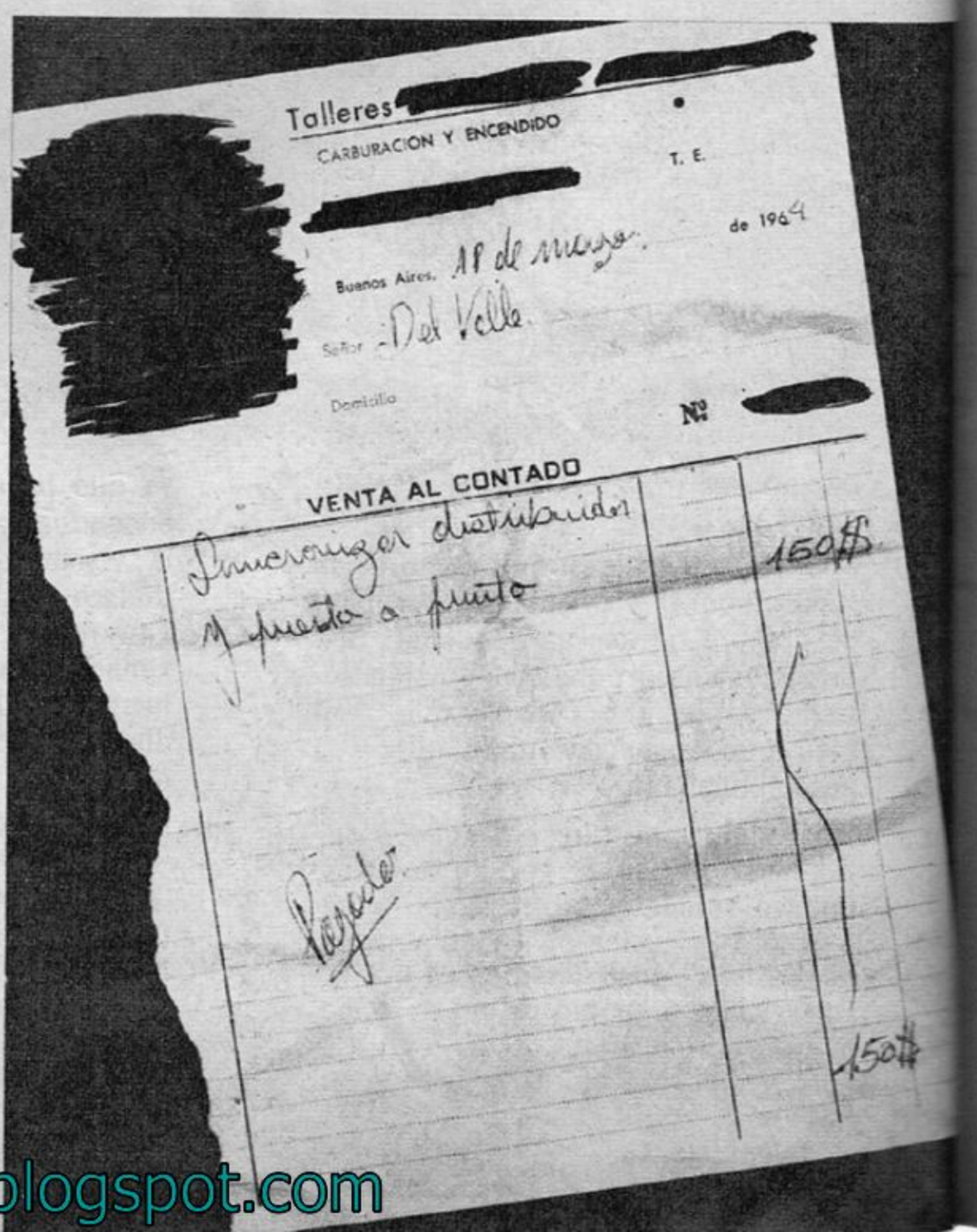
CINCO PASOS EN EL

El engaño por principio o el engaño por ignorancia. Tal podría ser el título de esta nota, en la que se relatan ambos casos. Y como sucede siempre, el damnificado es el cliente. Que también tiene su parte de culpa. En la gran mayoría de los casos, su ignorancia en la materia es un cebo demasiado apetitoso para ciertos caracteres muy conscientes de los porcentajes de beneficio que deben corresponderle. Dicho en otras palabras, el cliente a veces "se presta". Y esto, en el caso de haberlo, configura otro tipo de delito, que no es lo mismo robo con escalo que robo con la puerta abierta y un cartel que indique dónde robar.

Está también el otro caso, el del tallerista que, sin exagerar en el precio de las reparaciones, no da totalmente con la tecla precisa y repara superficialmente la "panne". Otros, en el caso comprobado por PARABRISAS, aciertan correctamente en el diagnóstico y cobran correctamente también. Estos, por suerte, no son los menos.

PARABRISAS decidió hacer la siguiente prueba. Descomponer ex profeso un automóvil y llevarlo a reparar en lugares distintos, considerando que la actual anarquía en cuestión de precios de reparaciones, daría resultados muy demostrativos. La falla del automóvil tendría que ser difícil de determinar, fácil de reparar, y con amplio margen a la fantasía del mecánico. A la vez, la completa libertad de trabajo para el mismo, que se consiguió desapareciendo de la escena con un pretexto cualquiera durante el tiempo calculado por el tallerista para dicha reparación.

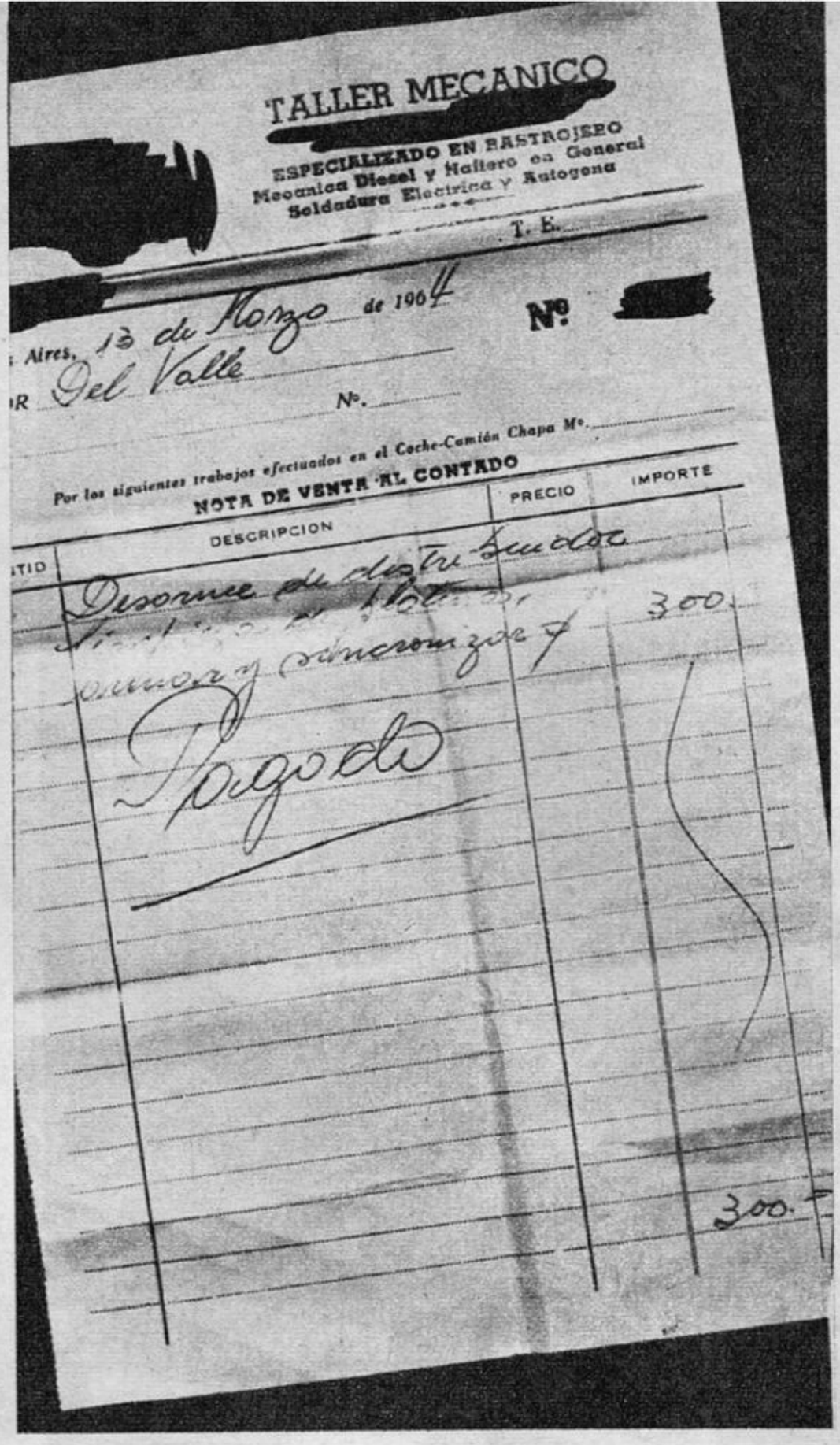
Estos son los resultados, que no deben interpretarse como estadísticos ni "contra mecánicos". Solamente una comprobación.



https://argentoteca.blogspot.com

AIRE

Cinco comprobaciones para ilustrar a dueños de autos y un pedido a los mecánicos: afinen la puntería en los trabajos y los precios. (Sobre todo uno que no mencionamos por no llamar a las parcas.)


TALLER MECANICO

ESPECIALIZADO EN RASTROJERO
Mecanica Diesel y Hallero en General
Soldadura Electrica y Autogena

T. E.

Aires, 13 de Marzo de 1964 Nº

SR Del Valle

Nº.

Por los siguientes trabajos efectuados en el Coche-Camión Chapa Mº.

NOTA DE VENTA AL CONTADO

CANTID	DESCRIPCION	PRECIO	IMPORTE
	Desarme de distribuidor		
	limpieza y sincronizar		300.-

Pagado

300.-

■ La falla, deficiente funcionamiento del mecanismo de avance de vacío del distribuidor, fue en este caso bien diagnosticada. El mecánico, dándose cuenta de que no era cuestión de avanzar o atrasar el distribuidor, procedió correctamente a su desarme, control del avance mecánico, control y descubrimiento de la falla en el avance de vacío, desarmado, limpieza, armado y puesta a punto. Todo este trabajo por trescientos pesos. Está bien cobrado. El taller de segunda categoría, tirando a tercera, tenía dos o tres mecánicos y poco instrumental. Situado en la periferia de la ciudad, no era especializado en una marca determinada ni en una disciplina mecánica establecida. Tomaba cualquier trabajo que se le presentara. Generalmente, este tipo de talleres tiene sus propios especialistas a los cuales llevan los trabajos que no pueden realizar por sí mismos. En ciertos casos, este sistema encarece el trabajo, ya que éste pasa por más manos. La calidad del mismo no está reñida con esta forma de hacerlo.

■ La boleta de este taller marca, para la misma reparación, ciento cincuenta pesos. Este era un taller especializado en encendido, con máquinas apropiadas, entre ellas el sincronizador de distribuidores que se usó en el trabajo. El tallerista que atendió la reparación, vio la falla, y ante la imposibilidad de repararla, por falta de algunos elementos retirados previamente por PARABRISAS, puso sobre aviso al presunto cliente. En este caso, el precio de reparaciones nos parece bajo. El tiempo de la misma fue de alrededor de tres cuartos de hora. A esto hay que sumarle el empleo de maquinaria y mano de obra especializada, local, teléfono y otros imponderables. La especialización debe pagarse, lo mismo en mecánica que en medicina, derecho, ingeniería u otras disciplinas. El individuo que pone instrumental técnico en una medición o reparación mecánica es lo más lejano del "mano santa" y esto es una gran ventaja y seguridad para el cliente.

CHAPA

PINTURA

ENCENDIDO

CARBURACION

Aires, 1º de Marzo 1964

Sr. Sr. Valle

NOTA DE VENTA AL CONTADO

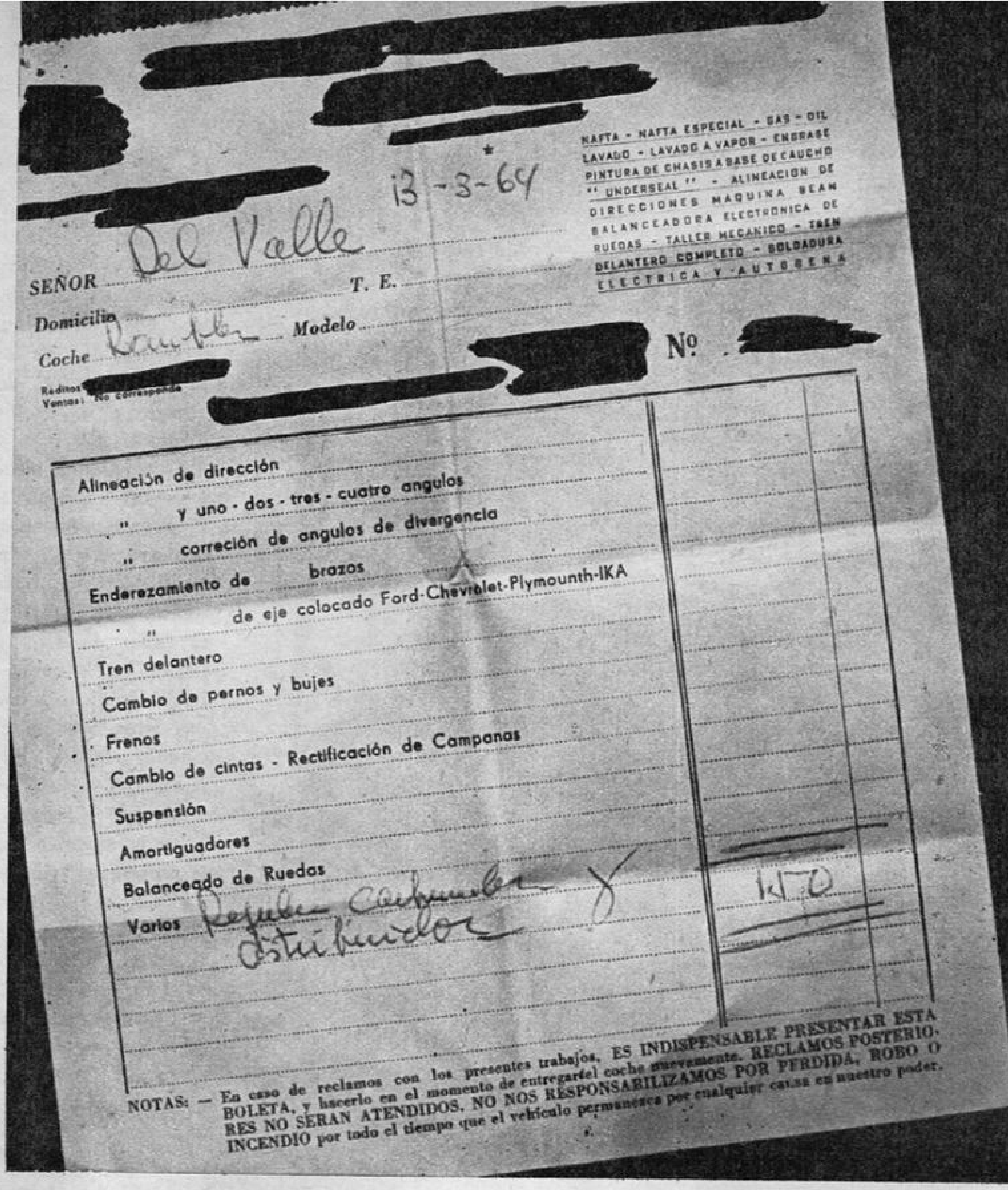
Sincronizar y preparar distribuidor

Total $ 1.350

$ 1.350

■ Este señor es el que contribuye en mayor medida al descrédito del gremio de los mecánicos. Cambió un juego de platinos cuando no hacía falta, dijo que cambió el mecanismo de avance de vacío del distribuidor y no lo hizo. Colocó exactamente el mismo y dio como pieza vieja un aparato que correspondía a la línea Chrysler del año 1946-47. Evidentemente, este honesto señor descubrió la falla, pero su avidez pudo más que su ética profesional, y deslizándose por la peligrosa pendiente, confeccionó una boleta que fue religiosamente abonada, por 1.350 pesos. Taller de segunda categoría y muchas ganas de ganar plata. El lector debe sacar sus conclusiones. Y los otros talleres mecánicos también. El gremio debe defenderse contra estos individuos. El descrédito de unos pocos no tiene que caer sobre muchos, y es cuestión de esos muchos velar por sus intereses.

https://argentoteca.blogspot.com


[redacted]

NAFTA - NAFTA ESPECIAL - GAS - OIL
LAVADO - LAVADO A VAPOR - ENGRASE
PINTURA DE CHASIS A BASE DE CAUCHO
"UNDERSEAL" - ALINEACION DE
DIRECCIONES MAQUINA BEAN
BALANCEADORA ELECTRONICA DE
RUEDAS - TALLER MECANICO - TREN
DELANTERO COMPLETO - SOLDADURA
ELECTRICA Y AUTOGENA

13-3-64

SEÑOR Del Valle T. E.

Domicilio

Coche Rambler Modelo

[redacted] Nº [redacted]

Réditos [redacted]
Ventas: No corresponde

[redacted]

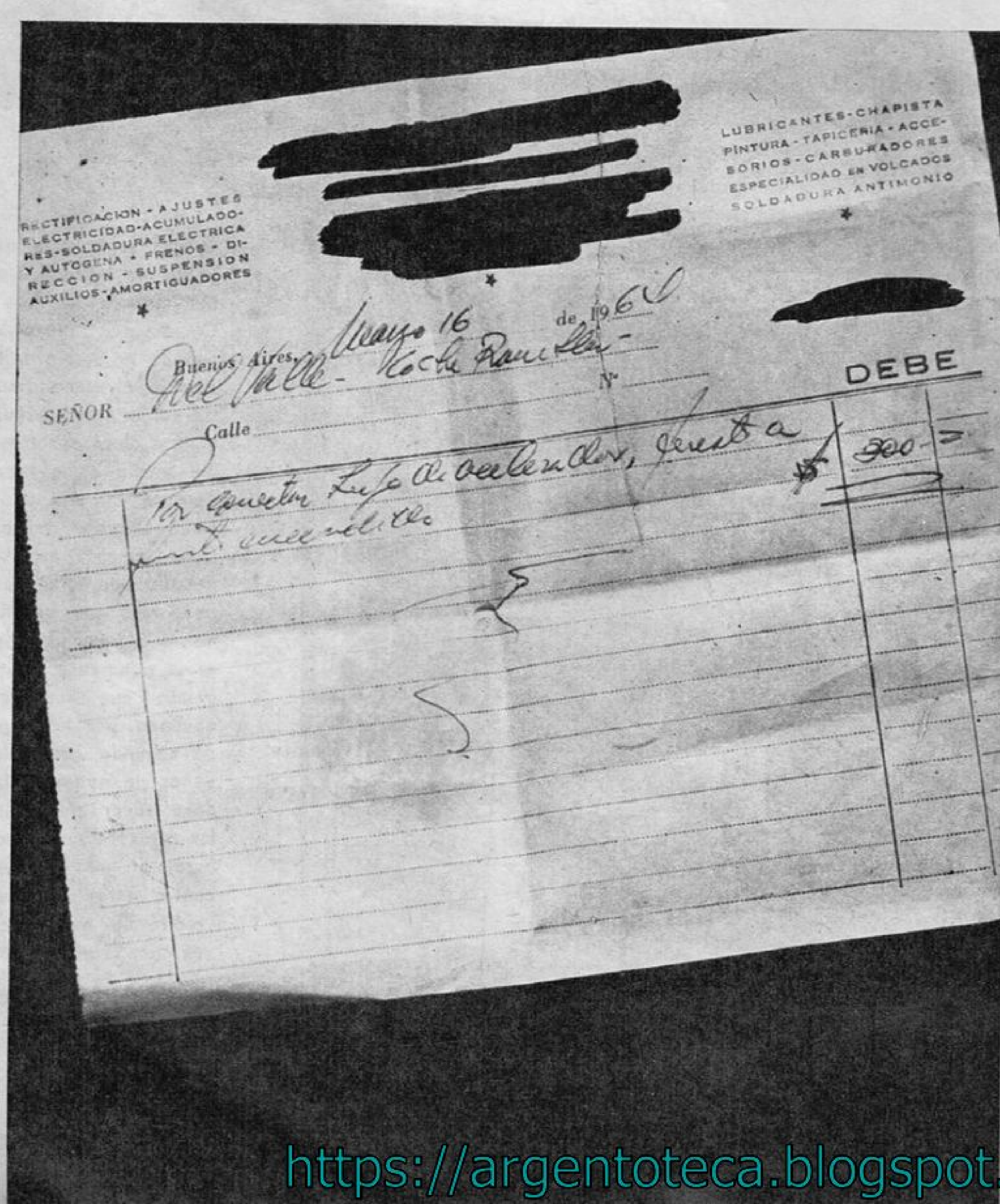
Alineación de dirección	
" y uno - dos - tres - cuatro angulos	
" correción de angulos de divergencia	
Enderezamiento de brazos	
" de eje colocado Ford-Chevrolet-Plymounth-IKA	
Tren delantero	
Cambio de pernos y bujes	
Frenos	
Cambio de cintas - Rectificación de Campanas	
Suspensión	
Amortiguadores	
Balanceado de Ruedas	
Varios Repaso carburador y distribuidor	150

NOTAS: — En caso de reclamos con los presentes trabajos, ES INDISPENSABLE PRESENTAR ESTA BOLETA, y hacerlo en el momento de entregarle el coche nuevamente. RECLAMOS POSTERIORES NO SERAN ATENDIDOS. NO NOS RESPONSABILIZAMOS POR PERDIDA, ROBO O INCENDIO por todo el tiempo que el vehículo permanezca por cualquier causa en nuestro poder.

CINCO PASOS...

■ Taller mecánico de segunda categoría. Un jefe mecánico y dos o tres muchachitos seudoentendidos. Uno de ellos tomó en sus manos el automóvil, luego que el técnico de PARABRISAS dijo que hacía algo así como "tic-tic-tic" ahí adelante, en el motor (pistoneo por exceso de avance).

Luego que el presunto cliente se retiró de la escena, este pequeño y joven mecánico en cierne procedió concienzudamente a atrasar el distribuidor del Rambler. Como es lógico, el "tic-tic" desapareció, pero junto con él el pique y el andar ágil del automóvil. Mal diagnóstico y peor solución. Exceso de juventud y de confianza en sí mismo, tanto en el mecánico como en el jefe del taller. Para nosotros, "engaño por ignorancia". Precio bajo. Sin embargo, hay algunos que con estas mismas características cobran caro. Tal vez crean que los habilita a ello el hecho de introducir un seudoinforme. Atención, señores. Traten de mejorar.


[redacted]

RECTIFICACION - AJUSTES
ELECTRICIDAD-ACUMULADORES-SOLDADURA ELECTRICA
Y AUTOGENA - FRENOS - DIRECCION - SUSPENSION
AUXILIOS - AMORTIGUADORES

LUBRICANTES-CHAPISTA
PINTURA - TAPICERIA - ACCESORIOS - CARBURADORES
ESPECIALIDAD EN VOLCADOS
SOLDADURA ANTIMONIO

Buenos Aires, Mayo 16 de 1964

SEÑOR Del Valle - Coche Rambler - Nº [redacted]

Calle

DEBE

Por conectar tapa de acelerador, puesta a punto encendido	$ 300.-

■ En este caso, la misma falla fue tratada de distinta manera. La buena voluntad del tallerista (segunda categoría, según la clasificación de PARABRISAS) no alcanzó a descubrir el quid del asunto. Podemos decir "engaño por ignorancia". Se recurrió entonces al simple expediente de atrasar el distribuidor para que no pistoneara, consiguiéndose con esto una marcha fácil en ciudad, pero sin salida y sin la potencia lógica y esperable en un motor como el del Rambler. Con la puesta a punto hecha en este taller, el automóvil tiene una tendencia marcada al recalentamiento. El precio, incorrecto por deficiencia de diagnóstico, pero dentro de las normas éticas. La buena voluntad del mecánico está descontada en este caso. Simplemente el individuo no dio en la tecla y confundió el asunto, interpretando una cosa por otra. También un llamado de atención a este señor. Pula su estilo y afine el lápiz, en su propio beneficio y en el de su cliente.

https://argentoteca.blogspot.com

BASTA DE "HACER PLANES"!... **YA HAY UN**

CITROËN

EN SU CAMINO!

con el NUEVO PLAN CONFIANZA!

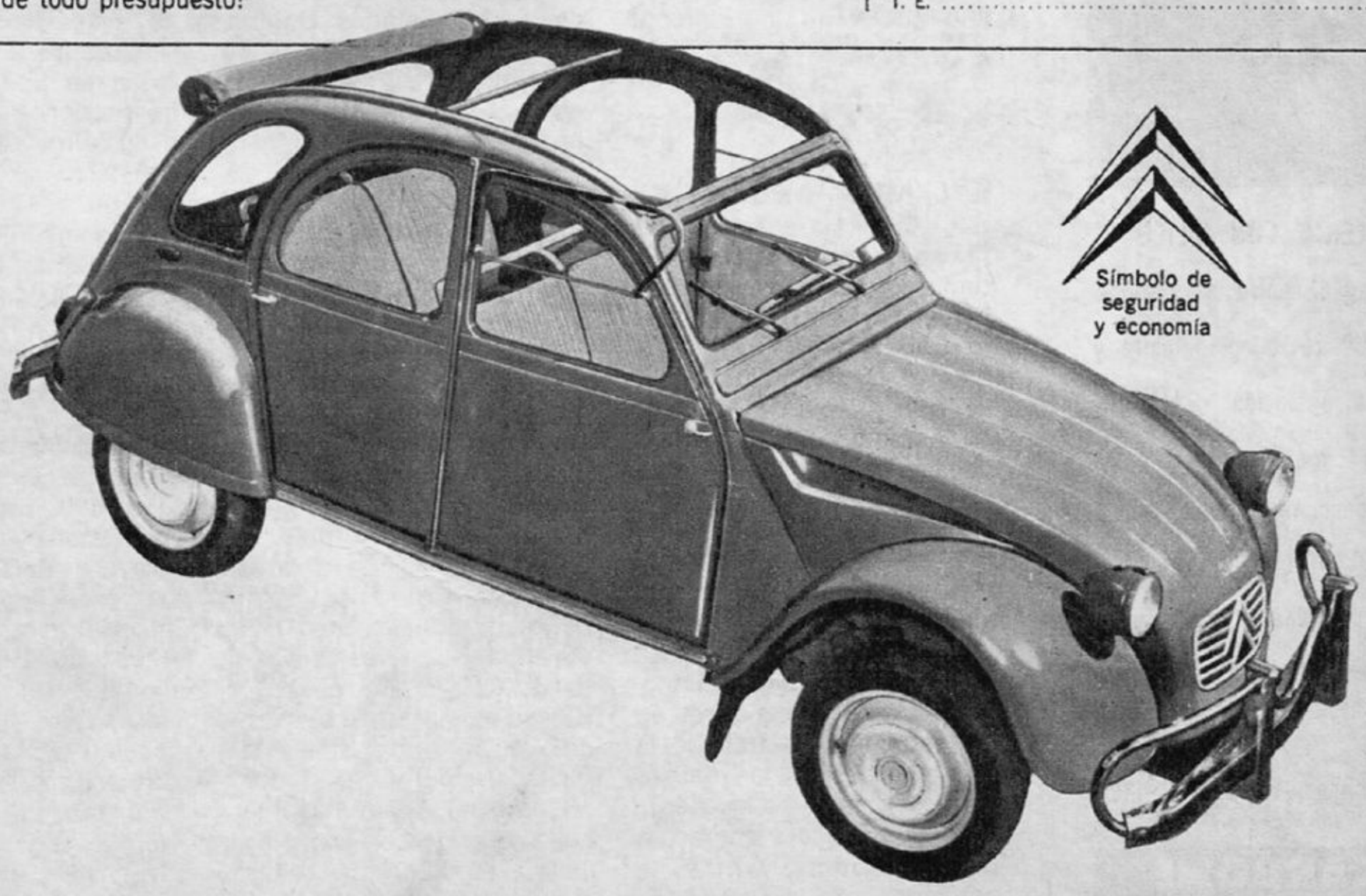
PRECIO FIJO Y PLAZOS LARGOS!... mínimo anticipo y seguridad para su dinero! Eso, es el **NUEVO PLAN CONFIANZA,** - un plan de excepcionales condiciones - que pone al comprador a cubierto de imprevistos, demoras y sorpresas!.. **EL NUEVO PLAN CONFIANZA** garantiza entrega a plazo fijo!

EL NUEVO PLAN CONFIANZA garantiza precio! **EL NUEVO PLAN CONFIANZA** le permite preveer anticipadamente la compra de su **CITROËN,** mediante un sistema que excluye los anticipos elevados!.. que contempla las posibilidades de todo presupuesto!

"HAY UN CITROËN EN SU CAMINO". Llene y remita este cupón a CITROËN ARGENTINA S. A. - "SERVICIO COMERCIAL" calle Zepita 3220 - Buenos Aires. Sin ningún compromiso de su parte, recibirá la visita de una persona de nuestra Empresa, que lo escuchará e informará ampliamente sobre el NUEVO PLAN CONFIANZA.

NOMBRE Y APELLIDO .....
DIRECCION .....
LOCALIDAD .....
T. E. .....

RP



Símbolo de seguridad y economía

https://argentoteca.blogspot.com

LUSTRA

AUTOMOVILES

HELADERAS

MUEBLES

LAVARROPAS ETC.

Grumete

LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES

Nº 13 Repele el agua, polvo y hollín - **LUSTRE LIQUIDO Nº 16** Limpia, lustra y encera en una sola operación - **LIMPIAMANOS SIN AGUA** Limpia suavemente las manos manchadas de aceites, grasas, tintas, etc. - **PASTA PARA PULIR Nº 14** Pule y limpia superficies pintadas - **CERA PARA LUSTRAR Nº 18** Abrillanta toda superficie pintada.

SOLICITELOS EN: ESTACIONES DE SERVICIO, GARAJES, BAZARES Y FERRETERIAS.

GOFFRE, CARBONE Y CIA S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

NOTICIERO ARGENTINO

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I. — Se halla en pleno funcionamiento el Departamento de Comercio Exterior de Goffre, Carbone y Cía. Esta firma, que cuenta con más de 45 años de actividad comercial ha establecido diversos contactos con importadores de los países que participan en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (A. L. A. L. C.). El Departamento ha encarado la exportación de artículos de toda índole, tradicionales y no tradicionales, y cuenta con la exclusividad para la exportación de los principales productores y fábricas argentinas de las siguientes líneas: maquinarias y herramientas en general para talleres y estaciones de servicio; repuestos y accesorios para automotores; elementos de conservación del automóvil, frutas frescas y desecadas, artículos para el hogar, productos alimenticios envasados. El citado departamento funciona en Avda. Ing. L. A. Huergo 1475, con teléfonos 34-0810/6646/9350.

PERKINS ARGENTINA S.A.I.C. — Ha salido de las líneas de montaje, con destino a los usuarios, el motor Diesel Perkins 6-305 número 5000. La empresa destacó el hecho, como índice de que su planta, ubicada en Estación Ferreyra, Córdoba, a poco tiempo de su instalación, ha logrado cumplir un importante programa de producción con métodos racionales de manufacturación, modernas maquinarias y personal altamente capacitado. El motor Diesel Perkins sirve en los vehículos de transporte en general, en las tareas rurales y en la industria.
— En una primera operación de envergadura, Chile ha concretado la compra de una partida de motores Diesel Perkins, a la cual, se anuncia, seguirán otras.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S. A. — Durante su breve permanencia en nuestro país, el señor Edgar F. Kaiser, presidente de Kaiser Industries Corporation, visitó la planta de IKA en Santa Isabel, Córdoba. Figuró en su programa de actividades, una serie de visitas y entrevistas a los concesionarios IKA en Córdoba. En el plano oficial, el señor Edgar F. Kaiser, presentó sus saludos al señor gobernador de la provincia, don Justo Páez Molina y al intendente, don Víctor Martínez. De regreso, en la Capital Federal fue recibido por el presidente de la Nación, doctor Arturo U. Illia, y sostuvo entrevistas con autoridades nacionales. También dedicó parte de su tiempo a visitar a los concesionarios IKA metropolitanos.

El señor Edgar F. Kaiser arribó al aeropuerto internacional de Pajas Blancas, ubicado en la ciudad capital cordobesa, en un viaje desde los Estados Unidos, vía Lima, y a bordo de su propio "jet". Realizó este viaje en compañía de su esposa, señora Sue Mead, y del señor Stephen A. Girard, unos de sus colaboradores más destacados. El señor Kaiser dirige un complejo industrial que reúne a numerosas empresas subsidiarias y afiliadas de Kaiser Industries Corporation, situadas en los Estados Unidos y otros 25 países. En conjunto poseen 140 plantas industriales y su activo representa más de 2.000 millones de dólares. El señor Girard es presidente de Kaiser Jeep Corporation y vicepresidente de la K.I.C. Tanto el señor Kaiser como su colaborador, señor Girard, son, además, directores de Industrias Kaiser Argentina, S.A., cuyo presidente, ingeniero James McCloud, su señora esposa, y altos funcionarios de IKA, aguardaron a los distinguidos viajeros en Pajas Blancas. Después de abandonar nuestro país, el señor Kaiser asistió en Santiago de Chile, como invitado especial, a la X Conferencia del Consejo Interamericano de Comercio y Producción (CICYP). Lo acompañó en este viaje el ingeniero James F. Mac Cloud.

AMORTIGUADOR FRIC-ROT - GABRIEL. — Con motivo del lanzamiento al mercado del nuevo amortiguador Fric Rot - Gabriel, tuvo lugar en la ciudad de Rosario la primera convención de distribuidores de la marca. Asistieron a la misma, especialmente invitados, autoridades provinciales y municipales, representantes de la banca, de la industria y el comercio, de fábricas de automotores y de la prensa nacional y local. Como representante de The Gabriel Co. de Cleveland, Ohio. EE. UU., viajó el Sr. Ivar Joseph Samuelson.

Durante la visita a la fábrica se pudo advertir las innovaciones introducidas, especialmente en lo que concierne a la fabricación del nuevo amortiguador bajo licencia, con la tecnología parecida a la empleada en los EE. UU. La ampliada capacidad de producción permitirá satisfacer la demanda del mercado de reposición, como también las necesidades de las fábricas de automotores, como DINFIA, Fiat Someca Concord, Ford Motor Argentina, Industrias Kaiser Argentina, Mercedes Benz Argentina y Gilera Argentina. Directores y técnicos de la compañía acompañaron a los visitantes, satisfaciendo su curiosidad profesional al proporcionar la información solicitada.

En la cena ofrecida a los periodistas, pronunció un discurso el Dr. Juan P. Gayol, vicepresidente de la empresa, para agradecer las atenciones de los hombres

https://argentoteca.blogspot.com

PUBLICIDAD ARCO S.A.

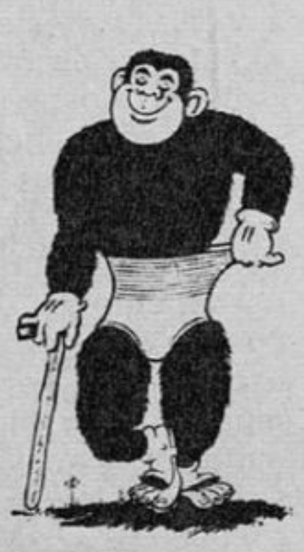
¡JUVENTUD!
¡DINAMISMO!
¡SEGURIDAD!

Usted se sentirá **más joven, más dinámico,**
más seguro y más cómodo vistiendo todo el día
y todos los días el incomparable y varonil
suspensor anatómico **Clíper.**

Fácil lavado - No se plancha - Dura mucho más

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase

"FABRICAS LEILA" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES



SUSPENSOR **Clíper**

para todo uso

INDUSTRIA ARGENTINA

https://argentoteca.blogspot.com

El cristal curvo de su automóvil
está en
FRUMENTO S.A.C.I.F.I. Hnos.
IMPORTADORES
ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446
Buenos Aires

EL PEUGEOT 403-404
aumenta pique y velocidad con la LEVA de distribuidor especial para competencias "Turismo Mejorado"
GARANTIA ABSOLUTA
que prepara ENCENDIDO LAGO
ANCHORENA Y ARENALES
Tel. 82-4752 y 80-6446 - Cap.

REPUESTOS ACCESORIOS
DE CARLO - ISARD
ISETTA - HEINKEL - NSU
arcavi s.r.l.
VIAMONTE 2955 - Tel. 86-5446 - Cap.
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

REPUESTOS NSU
ACCESORIOS
IMPORTACION
FABRICACION
PRECIOS ESPECIALES
A REVENDEDORES
Y TALLERISTAS
Contamos con los más grandes talleres propios para service, mantenimiento y reparaciones totales con personal técnico especializado.
REPETTO
SERVICE AUTORIZADO
de NSU MOTORENWERKE A. G.
NECKARLSUM (ALEMANIA)
ALSINA 2114/28 47-1426
Buenos Aires

REPUESTOS
para
CITROEN
MIGUEL DEVOTO e Hijos
FABRICA y VENTA
RIO de JANEIRO 781-793
Tel. 88-6145/7224
Bs. As.

REPUESTOS
MIKO S.R.L.
LINEA FIAT 600 750 1100 1500
REPUESTOS LEGITIMOS IMPORTADOS y NACIONALES
ACCESORIOS
ENCENDIDO
Av. Juan B. Justo 3374
Tel. 58-9479 Bs. As.

NOTICIERO ARGENTINO

de la prensa por la divulgación del producto, su función y alcance dentro de la industria. Subrayó que la asociación con The Gabriel Co. permitirá mejorar aún más la calidad del amortiguador, gracias a la utilización de la técnica avanzada y la colaboración con las fábricas de automotores.

CINTURÓN DE SEGURIDAD — Presentado por Caran S. C. p. A., el cinturón de seguridad Crak está realizado en una trama de 400 hilos delgadísimos de fibra sintética, trenzados en cadena, que admiten una tracción de 4500 libras. Herrajes de acero inoxidable cadmiado. La hebilla, en caso de emergencia, se abre con la simple presión de un dedo, equivalente a 22 gramos, casi instantáneamente. Los cinturones de seguridad Crak fueron lanzados en varios colores, para una mayor posibilidad de armonización con los diversos tapizados, y en cuatro modelos: de cintura, bandolera-piso, bandolera - parante y combinado. Caran S.C.p.A. es fabricante, además, de los burletes X 63.

AROS DE PISTÓN NACIONALES PARA LA EXPORTACIÓN — En el vapor Lycurgos, con destino a Alemania, embarcóse la primera partida de aros de pistón fabricados en la Argentina por Arosa S.A. Este embarque inaugura una serie que cubrirá un importante pedido de la firma Goetzwerke A. G.

MERCEDES-BENZ ARGENTINA S. A. — El prominente hombre de negocios de la República Federal de Alemania, doctor Herrmann J. Abs —miembro del directorio de la Deutsche Bank y del Consejo Administrativo de Daimler - Benz A. G. de ese país—, tuvo oportunidad días pasados de visitar la planta industrial de Mercedes-Benz Argentina S. A., primera fábrica de chasis para camiones, colectivos y ómnibus establecida en la República Argentina, mediante una importante inversión de capital de origen alemán.

Recibieron y acompañaron al distinguido huésped, los directores de la empresa, doctor Carlos E. Gietz y señor William A. Mosetti, quienes, con el concurso de los gerentes técnicos y administrativos de la fábrica, ingenieros Helmut Frank y Lázaro Romero, interiorizaron al doctor Abs sobre distintos aspectos de la organización del establecimiento, de su producción y del estado actual de la industria de automotores en nuestro país. El doctor Herrmann J. Abs recorrió las instalaciones pudiendo observar la adaptación y eficiencia del personal argentino en el manejo de las complejas máquinas con que se fabrica en el país el chasis Mercedes - Benz. Visitó la moderna usina termoeléctrica de una capacidad de más de 10.000 Kw/h, que proveerá, próximamente, de energía a la fábrica y al resto de la progresista zona que se ha creado y desarrollado desde que Mercedes-Benz Argentina S. A. instaló, en el Km 43,5 de la Ruta Nacional N° 3, su establecimiento industrial. Por último, el doctor Abs conoció el Barrio Ciudad Jardín, la Escuela Primaria y Jardín de Infantes N° 106, "República Federal de Alemania" y la Escuela de Aprendices, que, construidas por la empresa, forman parte de su obra de extensión social; observó el interior de una de las confortables viviendas y departió amablemente con sus ocupantes, así como también, con los profesores, maestras y alumnos.

SISTEMA DE LUBRICACIÓN. — La empresa Hirschberg S. A. Argentina de Importación fue designada por American Automatic Lubrication, Texas, Estados Unidos, agente exclusivo para América latina de sus sistemas de lubricación individual "Lubrimatic", que son fabricados en nuestro país, bajo licencia y control de la firma extranjera. Los sistemas Lubrimatic se aplican a colectivos, camiones, remolques, automóviles, tractores, maquinarias agrícolas y viales; ocupan un pequeño lugar bajo el capot y se accionan directamente con un pedal. Similares sistemas han sido adoptados por Rolls-Royce, Mercedes-Benz, Leyland, etcétera.

SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S. A. — El gerente de ventas, señor Jorge Graca, viajó a los Estados Unidos para asistir a la 45ª Sesión del Avancer Management Program que tuvo lugar en la Escuela de Administración de la Universidad de Harvard.

—El edificio de Costa Rica 5146, que forma parte del Centro Comercial de Siam Di Tella Automotores S. A., sito en Oro 1744, fue adaptado para servir de sede al Departamento de Repuestos, el cual estará al servicio del público en general y de la red de concesionarios, distribuidores y talleres autorizados.

— Partió con destino a Inglaterra el titular del departamento de ingeniería comercial y director de la escuela de capacitación técnica de Siam Di Tella Automotores, ingeniero Arnoldo Lucius. Visitará, en Oxford, el departamento de compe-

https://argentoteca.blogspot.com

tencias automovilísticas de la British Motor Corporation, empresa que ha concedido las licencias para la fabricación de sus modelos, y sostendrá conversaciones sobre la participación del Di Tella 1500 y del Magnette en futuras justas deportivas. El ingeniero Lucius visitará, además, la ciudad de Cowley, donde funciona la escuela técnica de la BMC, y se trasladará a París para ultimar detalles sobre la homologación, ya concedida por la Federación Internacional del Automotor, referentes a la intervención de las unidades Di Tella en las competencias automovilísticas de nuestro país.

– Con motivo de la entrega de las unidades adquiridas en la Concesionaria Díaz Vélez Automotores S. A., sita en Díaz Vélez 5502, mediante la "operación Di Tella de auto-financiación", realizóse un acto con la participación de los señores Alfredo O. Walenten, gerente de promoción de Financiera Siam Di Tella Automotores S. A., y Ernesto Cerfoglio Florez, socio-gerente de Díaz Vélez S. A., quienes hicieron uso de la palabra.

Los señores Juan Carlos Pesceto, presidente de la firma concesionaria; Andrés Caradonti, gerente general administrativo de Siam Di Di Tella Automotores; Manuel Cao Corral, presidente de la Asociación de Dirigentes de Empresa, entregaron los automóviles a los nuevos propietarios, señores Concordio Fernícola, Hernán Schiff y Oscar Hugo Giadas.
– El ingeniero Moisés Nijensohn, gerente de repuestos y service de Siam Di Tella Automotores S. A., emprendió viaje a Portugal, España, Francia e Inglaterra, países donde visitará las plantas de British Motor Corporation y tomará contacto personal con las organizaciones de service y provisión de repuestos de esa empresa.

NUEVO EJECUTIVO.— En viaje desde los Estados Unidos, llegó al país el señor Emil O. Wirth, que ocupará el cargo de gerente general de Bendix Ferrero S.A.I.C. de la Argentina. La llegada del señor Wirth, que se ha desempeñado en The Bendix Corporation, Estados Unidos, a lo largo de treinta años, coincide con el comienzo de la producción, en la fábrica de Valentín Alsina, de frenos integrales para la industria automotriz, elementos que hasta ahora eran importados.

CITROËN ARGENTINA S. A. — Fueron embarcadas para Asunción (Paraguay) varias unidades de Citroën 2 CV a bordo del vapor Río Blanco, de la Flota Mercante del Estado Paraguayo, que, de acuerdo con las cláusulas del contrato, debe transportar los automóviles. En esta primera operación, los coches fueron consignados a la firma Alfredo Toja S.A., distribuidora en el vecino país de Citroën Argentina S.A.

EQUIPOS ESPECIALES PARA MOTORES FORD FALCON. — De un nuevo árbol de levas de especial diseño que varía el reglaje de la distribución al aumentar la alzada y la superposición de las válvulas, dispone Ford Serra Lima S. A., con talleres en Mansilla 3179/91 y T. E. 83-2134 y 5864. Administración, ventas y repuestos: Av. Santa Fe 3002.

FORD MOTOR ARGENTINA S.A. — Visitaron el Centro Industrial Ford de Gral. Pacheco, Buenos Aires, el Sr. Harold Boeschenstein, director de Ford Motor Company y presidente del directorio de Owens-Corning Fiberglass Corporation, y el General Lauris Norstad, ex comandante en jefe de la NATO y actual presidente de Owens-Corning Fiberglass Corporation. Fueron recibidos por el Sr. D. B. Kitterman, presidente de Ford Motor Argentina, y por los Sres. V. J. Trivison, gerente general de finanzas; H. E. Ruessman, a cargo de la gerencia general de manufactura; T. J. Galbreath, jefe de ingeniería de planta, y Dr. Navarró Monzó, gerente general de relaciones públicas. Durante su recorrida, los Sres. Boeschenstein y Norstad se detuvieron a observar especialmente las plantas de estampado, de motores, y los laboratorios de control de calidad.

NUEVO REMETALIZADOR DE MOTORES. — Lanzado por la firma Auto-Den S. A., apareció en el mercado local un nuevo remetalizador de motores de efecto instantáneo: Metal-Den. El producto, fabricado bajo licencia suiza, se vende para toda clase de automotores en Auto-Den S. A., Carlos Pellegrini 27, T.E. 37-6870.

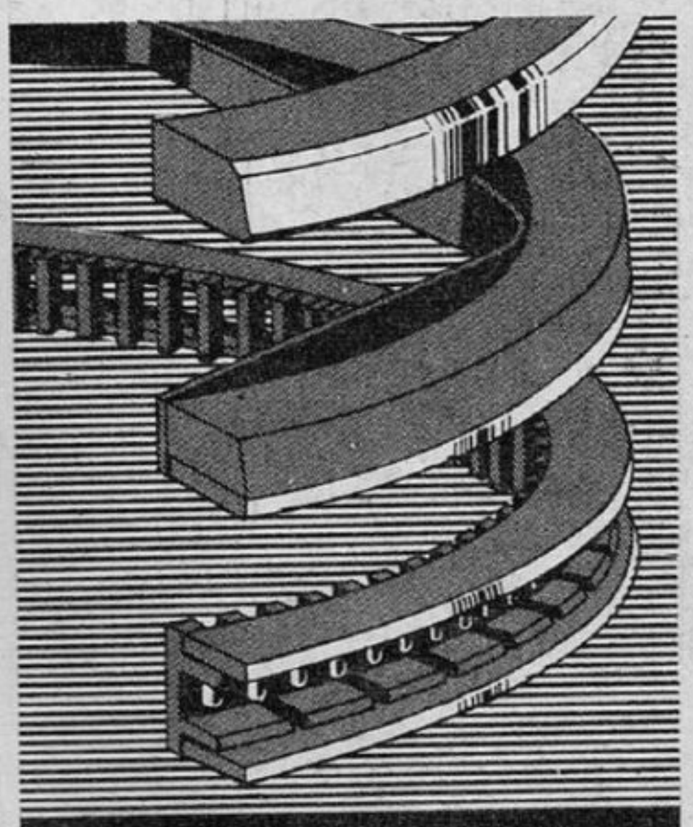
CHRYSLER ARGENTINA S. A. y FEVRE & BASSET LTDA. S. A. — En el complejo industrial de San Justo (Buenos Aires), las empresas asociadas Chrysler Argentina y Fevre & Basset encomendaron a un técnico argentino, Sr. Renato Mantovani, la gerencia de producción de las plantas de transmisiones, motores y montaje de automóviles y camiones —Valiant, Fargo, Dodge y De Soto— que allí se fabrican. El Sr. Renato Mantovani ejerció la superintendencia de la planta de motores, cargo en el que adquirió amplia experiencia profesional sobre las diversas fases de fabricación de la línea Chrysler.

AROS PARA PISTON

en juegos ARMONIZADOS

RAMCO

FABRICADOS BAJO LICENCIA DE RAMSEY CORPORATION INC. DE U.S.A.



Hechos para trabajar juntos - y no para ajustarse al cilindro solamente

Combinados técnicamente para obtener:

RAPIDO ASENTAMIENTO

PERFECTO CONTROL DEL ACEITE

SERVICIO EFICIENTE POR MAS TIEMPO

...y además RAMCO

...es RAMCO!

El proceso de fabricación incluyendo CROMADO y PRE-ASENTADO se efectúa en la planta de "Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F. en Ferreyra, Córdoba.

Distribuidores exclusivos:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA

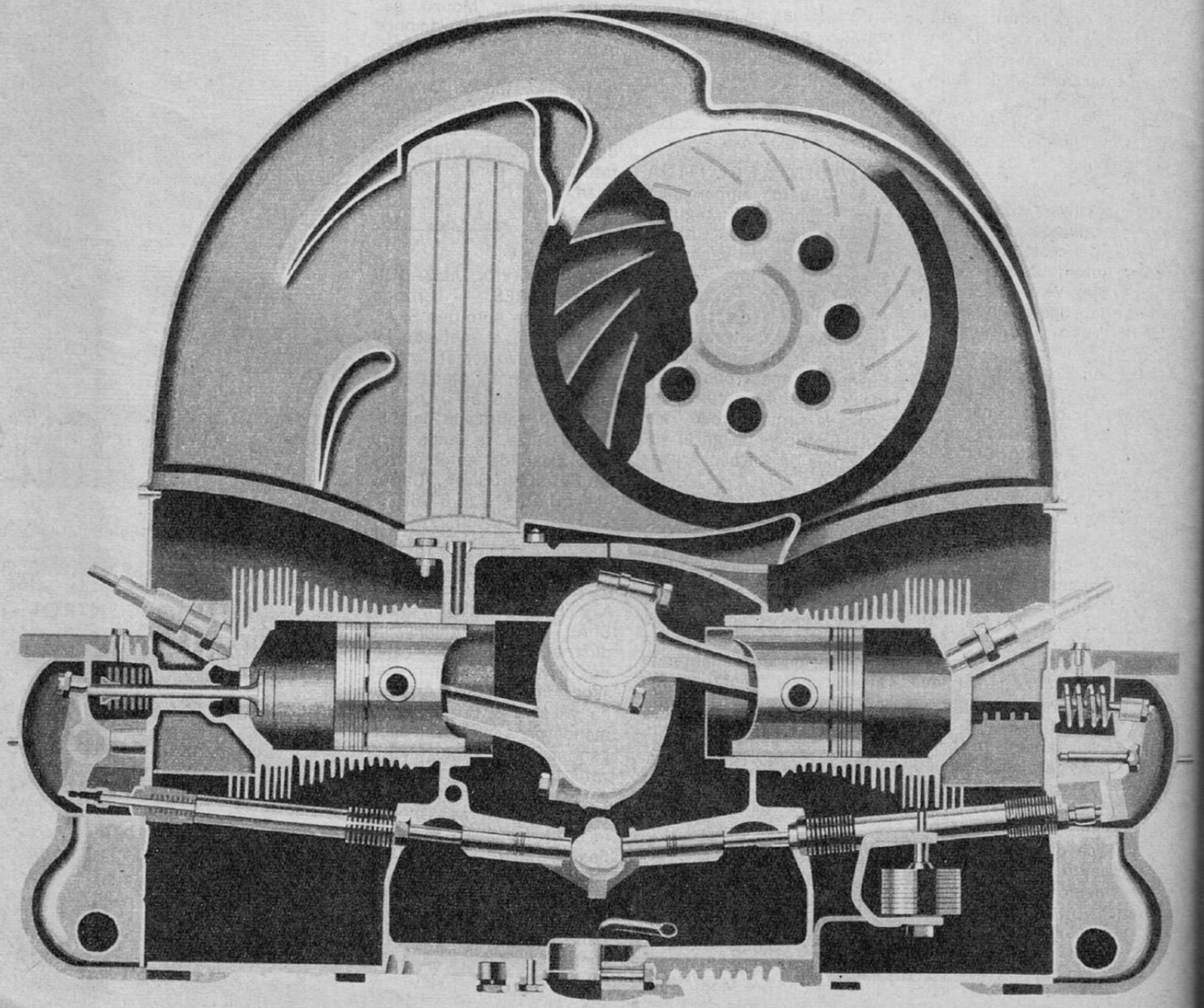
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

https://argentoteca.blogspot.com

FRIO - TIBIO -

Ni muy frío ni muy caliente, en este caso, lo correcto es el punto medio, unos grados antes de 100

Nuestro bien conocido motor Volkswagen, con su clásica turbina centrífuga que provee el aire de enfriamiento. Muy buen resultado, y anda bajo cualquier temperatura.

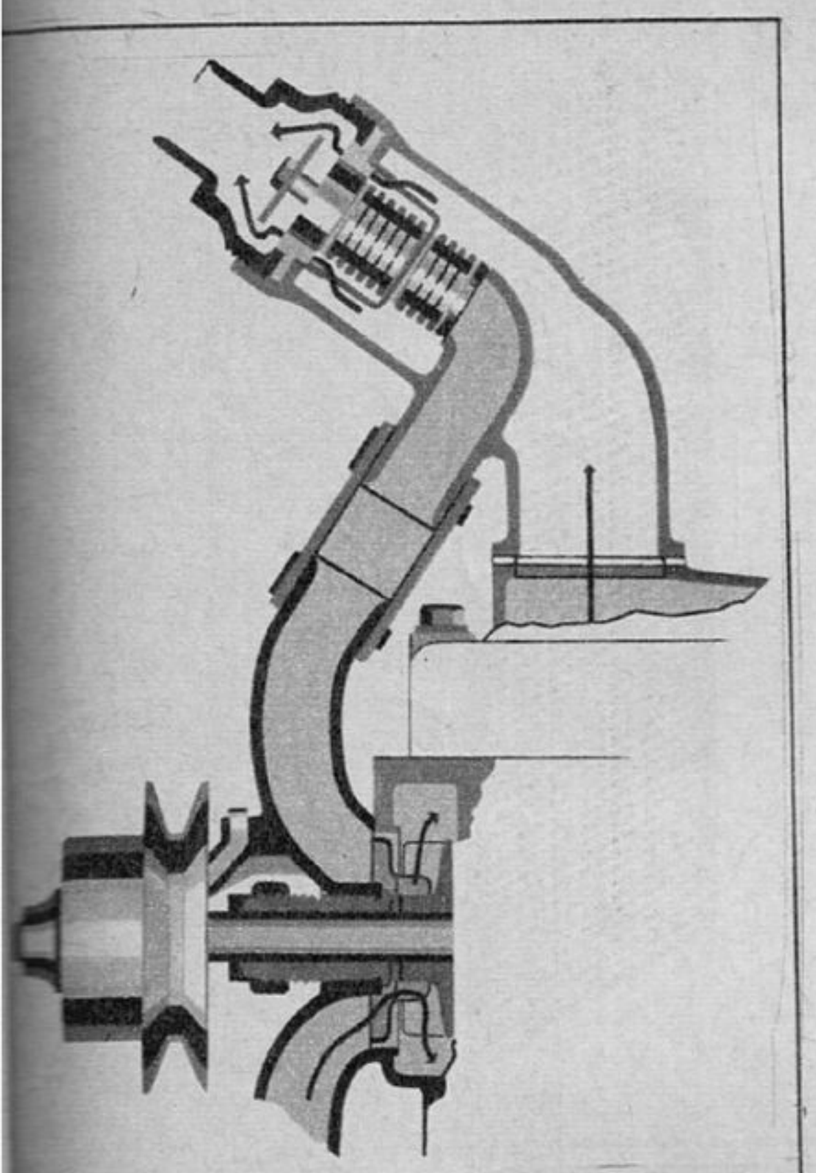


https://argentoteca.blogspot.com

CALIENTE

por RONALD HANSEN

Ilustraciones de RUBENS COUSO



Ese aparatito que parece un resorte es el famoso termostato. No deje que lo saquen de su automóvil. Antes, hágalo reparar, que saldrá ganando.

¿Es cierto que los motores andan mejor fríos? No, señor. Mucha gente cree que el hecho de que el motor de su coche adquiera temperatura, indica que algo anda mal. Preocupados, llevan el coche al taller mecánico; como generalmente el mecánico está de acuerdo con ellos, le sacan el termostato, o limpian el radiador, y se van muy contentos. Que limpien el radiador está muy bien; pero no lo está que saquen el termostato.

En primer lugar, un motor no debe funcionar frío, sino caliente. Cuanto más caliente mejor. Si pudiera funcionar a 300 ó 400 grados, consumiría menos y tendría más potencia. La teoría de la termodinámica nos dice que en este caso el motor es el recipiente dentro del cual ocurren los fenómenos de combustión; cuanto más caliente esté el recipiente, menos calor y menos energía se desperdiciarán calentándolo.

Lo que ocurre es que el "recipiente" no puede calentarse demasiado. La teoría termodinámica implica un combustible ideal y una resistencia ideal de los materiales del motor. Pero en la práctica vemos que estas condiciones no se obtienen. Si la temperatura sube demasiado, el combustible entra en reacción y se producen fenómenos como pistoneo (detonancia) y autoencendido. Por otra parte, los metales no resisten; se deterioran las juntas de tapas de cilindros, los pistones, válvulas, bujías, etc.

De modo, entonces, que hay que buscar un razonable compromiso entre el deseo de mantener el motor lo más caliente posible y el deseo de que la temperatura no supere un límite aceptable al combustible y los órganos mecánicos del motor.

Si dejamos que el motor funcione sin enfriarlo, irá cobrando más y más temperatura a medida que pase el tiempo. Entonces debemos proveerlo de algún sistema que reduzca el calor y lo mantenga dentro de valores prefijados, máximos y mínimos. La mayoría de los coches logran mantener estable la temperatura de funcionamiento de sus motores, gracias a la refrigeración por agua, si bien algunos recurren al aire.

REFRIGERACION POR AGUA

La refrigeración por agua es la más común. Sus proponentes dicen que con agua puede lograrse mejor control de la temperatura, y que, además, el líquido tiende a hacer más silencioso el motor. El agua es barata y fácilmente asequible en todas partes (algunos raidistas saharianos no coincidirían con esta afirmación, por cierto...), y, además, tiene un poder refrigerante muy elevado.

La idea del asunto es ésta: cuando se fabrica (se funde) el block del motor, ya se han previsto en el diseño perforaciones y galerías, llamadas cámaras de agua. Todos estos alojamientos están unidos entre sí, de modo que forman un circuito completo. El motor tiene una bomba, impulsada frecuentemente por la correa del ventilador, que pone en movimiento el líquido elemento, que le dicen, haciendo que recorra constantemente el circuito de refrigeración.

Este circuito, sin embargo, no empieza y termina dentro del block, porque si lo hiciera, una vez que se calentara el agua ya no habría más refrigeración. En cambio, después de recorrer el block, el agua sale al exterior, por medio de una manguera, al radiador.

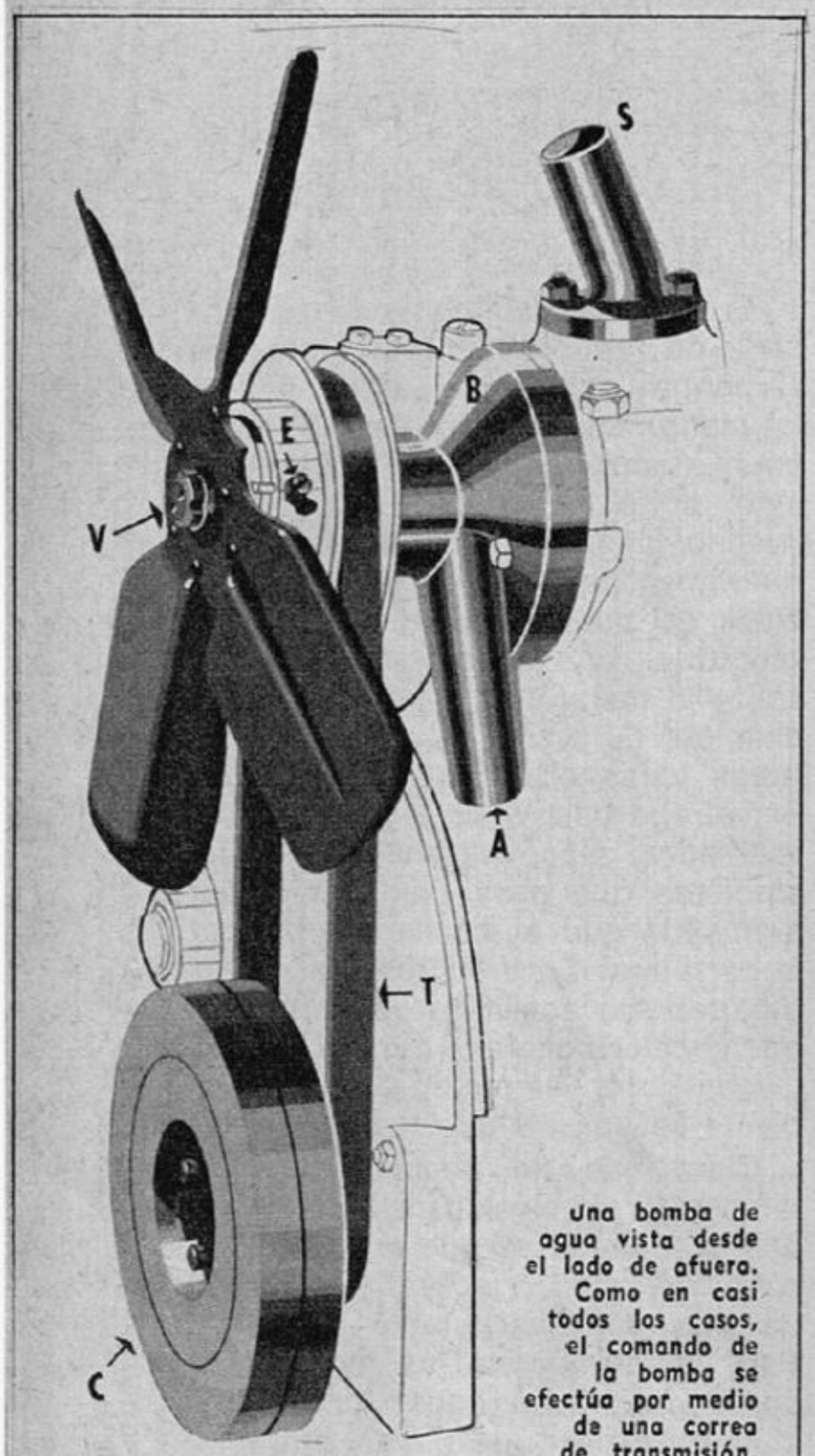
El radiador está formado por una serie de tubitos; como si fuera una serpentina, claro que sobre un solo plano. Los tubitos están unidos entre sí por chapas horizontales. El agua entra de un lado y va recorriendo todos los tubitos hasta salir nuevamente y dirigirse otra vez al block del motor. Mientras cumple el recorrido, va distribuyendo el calor sobre el metal de los tubos y de las chapitas de unión. Y a su vez, los tubos y las chapitas son enfriados por aire; a baja velocidad, el aire del ventilador; más velozmente, el aire ambiente que pasa por el radiador a medida que el coche avanza por la carretera. En definitiva, todos los motores son enfriados por aire, porque el calor generado durante el funcionamiento del motor pasa al ambiente de una manera u otra.

Claro que no basta **reducir** la temperatura; volvemos a lo de antes, que la idea no es que el motor trabaje frío, sino que lo haga dentro de una gama aceptable de calor. Para la mayoría de los motores, el punto óptimo es aquel en el cual el agua refrigerante fluctúa entre 70 y 90 grados, ni más caliente ni más frío.

Habrá, por lo tanto, circunstancias en que conviene elevar la temperatura del agua, sea porque el aire exterior es tan frío que refrigera el agua en demasía, sea porque el motor recién echó a andar y aún no se han calentado ni el metal ni el agua.

Es importante reducir al mínimo el período durante el cual el motor trabaja a una temperatura inferior a la óptima, porque se condensa la nafta en los cilindros y chorrea por las paredes, lavando el aceite de lubricación y produciendo un rápido desgaste de cilindros, pistones y aros. Pero como hay que calentar un motor que representa más de cien kilos de hierro, más una cantidad de litros de agua, la única forma de apurar un poco las cosas es acortar el circuito en algún punto, de modo que el caudal de agua a ser calentado sea, inicialmente, menor. Para esto se recurre a los termostatos, que son habitualmente fuellecitos de material plástico que controlan una válvula reguladora de agua. Cuando el motor está frío, el fuelle está contraído, cerrando el paso parcial de agua y dejando que se caliente más rápidamente el agua que se halla en el block.

https://argentoteca.blogspot.com



Una bomba de agua vista desde el lado de afuera. Como en casi todos los casos, el comando de la bomba se efectúa por medio de una correa de transmisión.

Al adquirir temperatura éste, el fuelle se va expandiendo y va abriendo la valvulita de modo que poco a poco el agua se va comunicando con el radiador. Cuando el motor ha llegado a su temperatura de funcionamiento, es total el flujo de agua entre block y radiador.

DEFECTOS DEL AGUA

El agua tiene también sus defectos. Como se sabe, tiende a oxidar los metales ferrosos. Además, el agua potable de canilla generalmente tiene una elevada cantidad de sales que, bajo la acción del calor, se precipitan, formando costras blanquecinas (sarro) en los tubos del radiador. Esto se puede evitar de tres maneras: lavando periódicamente el radiador, usando agua destilada o de lluvia (elimina el sarro, no así la oxidación), o usando, en el agua de la canilla, desincrustantes e inhibidores de óxido de venta general en el comercio.

Además, el agua se congela a 0 grado centígrado. Al congelarse, aumenta su volumen (el agua es una de las poquísimas sustancias en que este fenómeno ocurre; habitualmente, los cuerpos que se enfrían, se contraen), y de hallarse contenida en un tubo, tenderá a romperlo.

En la zona de Buenos Aires no es frecuente que los fríos sean tan intensos que produzcan la congelación del agua, la que, no debe olvidarse, se halla protegida por todo el metal del motor y radiador; pero en zonas del interior, especialmente en el Sur y en partes montañosas, es necesario tener la precaución de agregar anticongelante al agua o, de lo contrario, desagotar el radiador todas las noches.

BOMBAS Y VENTILADORES

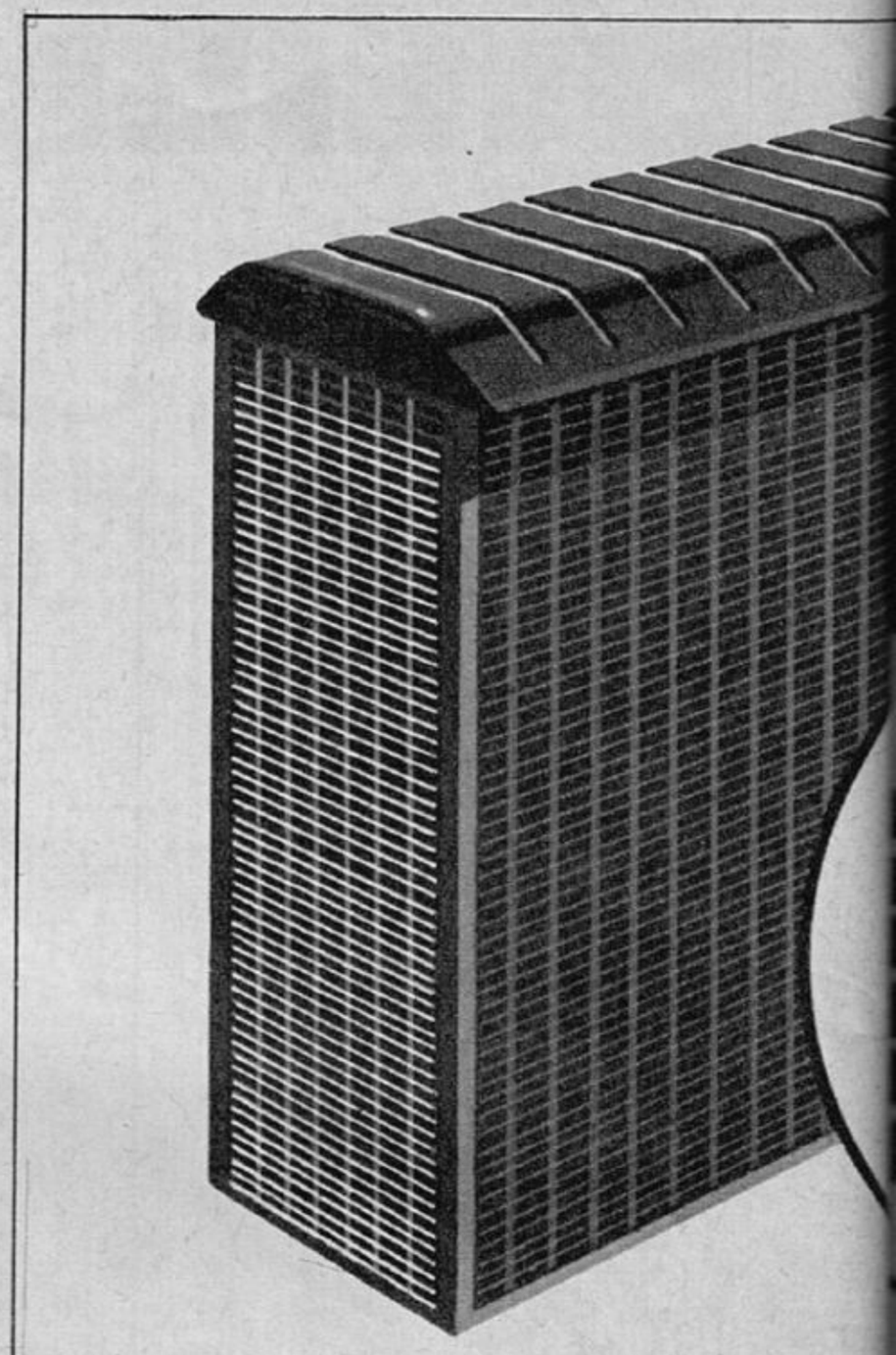
Cuando un automóvil refrigerado por agua se desplaza por la carretera a regular velocidad, la mayor parte del enfriamiento del agua se obtiene por el aire que pasa a través del radiador (salvo que el viento ambiente sea "de cola" o que el día sea tan caluroso que el aire prácticamente no tenga efecto refrigerante).

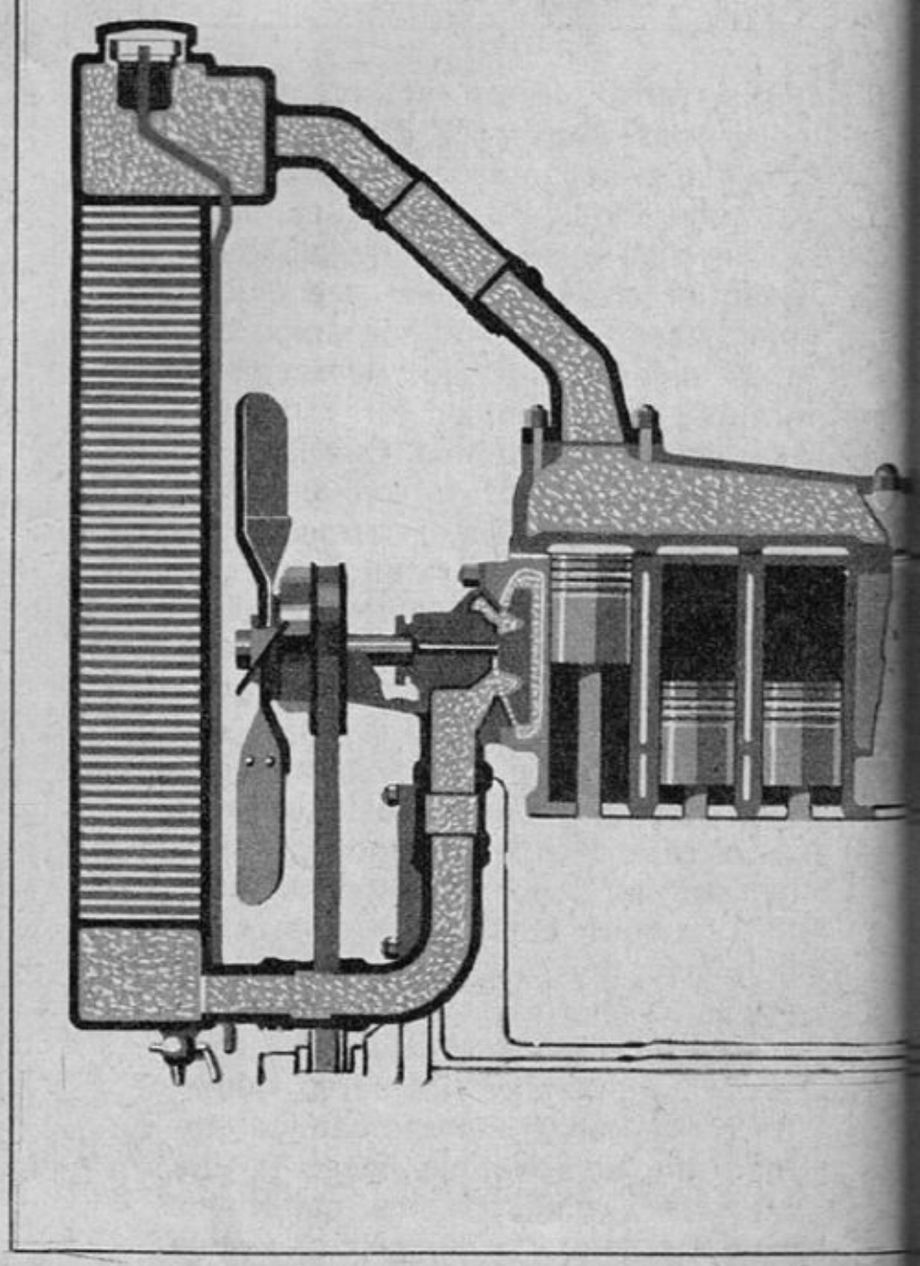
Sin embargo, cuando el automóvil marcha muy despacio, cuando circula en el tránsito urbano o cuando funciona en ralentí sin que el automóvil se mueva, el desplazamiento de aire a través del radiador será inexistente o, cuando mucho, insuficiente, a menos que se lo fuerce de alguna manera. Por eso los coches tienen ventilador; es una hélice que puede tener de dos a seis palas, siendo habituales tres o cuatro, y al funcionar el motor, la hélice gira aspirando aire a través del panal del radiador.

Habitualmente, el ventilador está accionado por una correa trapezoidal que también acciona la bomba de agua y la dinamo. Uno de los detalles de mantenimiento de los automóviles es conservar la correcta tensión de la correa; ésta, con el tiempo, se estira y se afloja, haciendo que patinen el ventilador y los otros accesorios. Y si se la coloca con excesiva tensión, no solamente se acortará su vida útil, sino que, además, cargará excesivamente los bujes o rodamientos de los accesorios, degastándolos muy rápidamente.

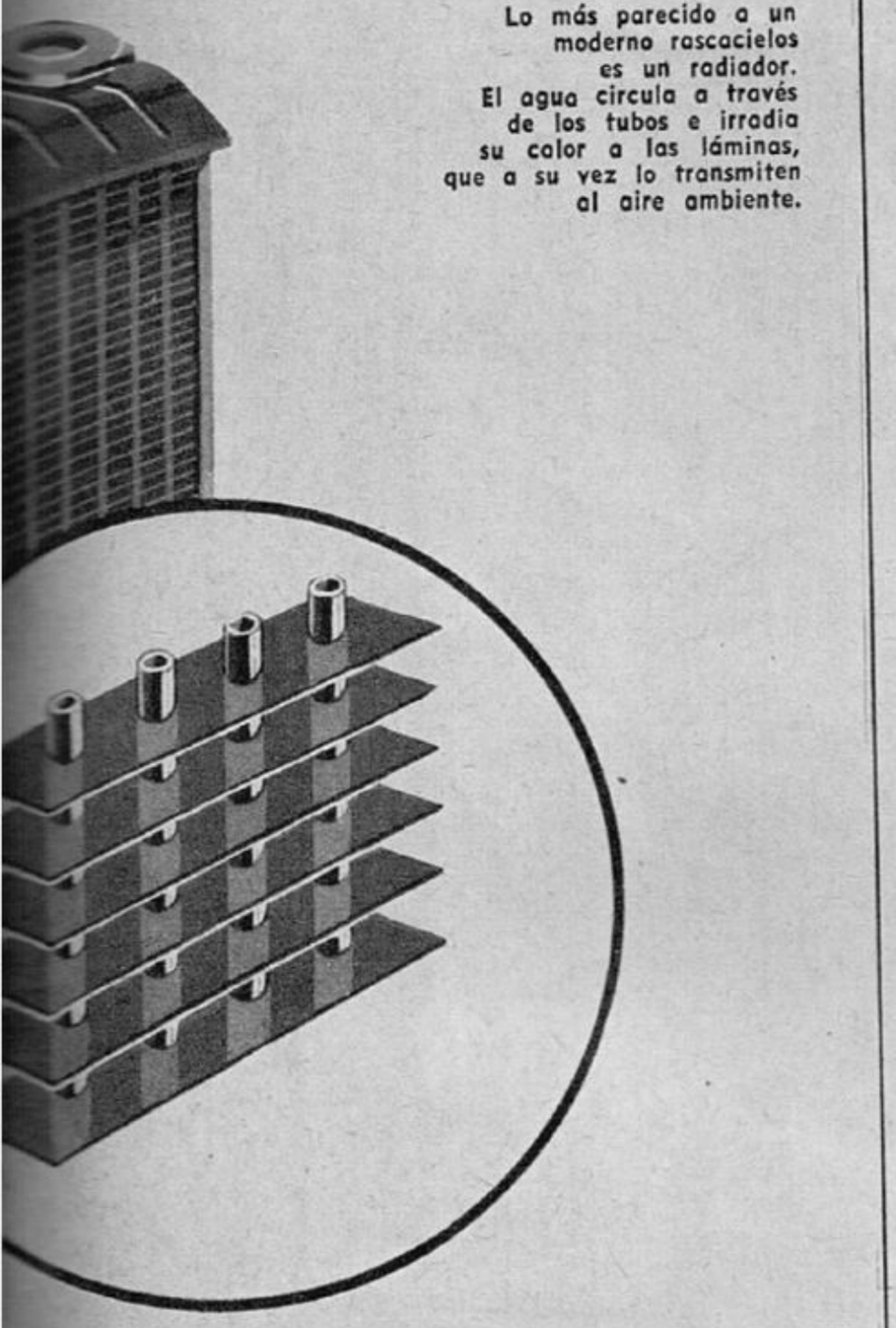
La bomba de agua es normalmente del tipo de paletas; va montada en la parte superior del extremo delantero del block, a los efectos de su accionamiento por la correa antedicha.

Algunos automóviles (hoy ya son pocos) no usan bomba de agua, sino que la circulación se hace por el sistema llamado de **termosifón.** En este caso, el agua circula simplemente por la diferencia de peso

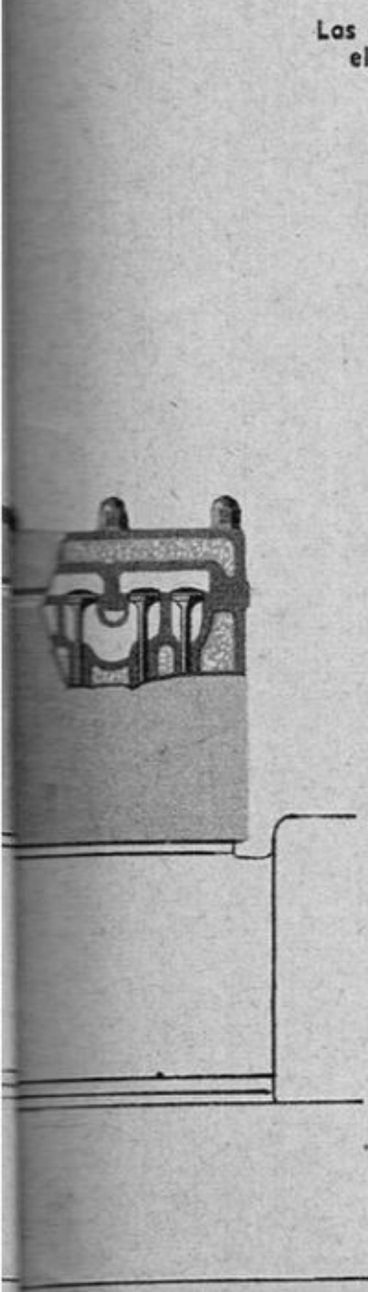




https://argentoteca.blogspot.com



Lo más parecido a un moderno rascacielos es un radiador. El agua circula a través de los tubos e irradia su calor a las láminas, que a su vez lo transmiten al aire ambiente.



El clásico circuito de enfriamiento de un motor refrigerado por agua. Las palas del ventilador ayudan cuando el auto anda relativamente despacio.

entre el agua caliente y el agua fría. El agua que se calienta en el block sube al radiador y, a medida que el aire lo enfría, va bajando; con el andar se logra un ciclo continuo que, en la práctica, ha demostrado andar muy bien.

REFRIGERACION POR AIRE

Si bien la gran mayoría de las marcas usan refrigeración por agua, existe una apreciable cantidad de fábricas que usan el aire como elemento refrigerante directo. En este caso no observamos radiador ni "camisa de agua", ni bomba, por supuesto, pero vemos otras diferencias.

En lugar de ser simples perforaciones maquinadas en un block, los cilindros tienen cuerpos individuales y, en su parte exterior, tienen aletas, igual que los cilindros de motocicletas. Estas aletas tienen la función de aumentar la superficie de irradiación de calor.

En el caso de los motores para automóvil enfriados por aire, todo el enfriamiento se logra por el ventilador o turbina, no contribuyendo el avance frontal del vehículo tal como ocurre en las motocicletas o, cuando circulan más o menos ligero, en los automóviles con radiador. Por lo tanto, la turbina y los cilindros se envuelven dentro de una camisa para evitar que el aire se desperdicie sin encauzarlo. Al echar a andar, el motor gira la turbina, o bien directamente, o bien por intermedio de algún engranaje, enfriando el motor.

La refrigeración por aire tiene la gran ventaja de que no se congela el agua, se eliminan eventuales problemas de corrosión de radiadores, no hay derrames por mangueras, y, además, en tiempo frío, el motor adquiere su temperatura de funcionamiento más rápidamente que en el caso de un motor enfriado por agua.

Cuando decimos que el agua hierve a cien grados, debemos aclarar que eso ocurre a la presión del nivel del mar. La ebullición se produce por diferencia de presión entre el agua y el aire, digamos por la presión en el agua que "se escapa"; si la presión ambiente es superior a la normal, entonces el agua hervirá a temperatura mayor. Debe evitarse que hierva, porque al hacerlo se forman burbujas de aire que dificultan la circulación y hacen que el agua pierda prácticamente todo su poder refrigerante.

Por eso, casi todos los coches modernos tienen sistema de refrigeración "a presión", es decir, que la tapa del radiador no está en contacto directo con la atmósfera, sino que tiene una válvula de descarga que solo se abre cuando dentro del circuito se forma una presión determinada —habitualmente 0,7 kgs/cm², ½ atmósfera—. Esa presión retrasa el punto de ebullición elevándolo de 100 grados a aproximadamente 110, obteniéndose así una apreciable ventaja en la refrigeración bajo condiciones de extrema temperatura.

También los motores enfriados por aire suelen tener regulación termostática; se recurre habitualmente a una válvula que se abre o se cierra a medida que aumenta la temperatura, dejando pasar más o menos aire. Algunos motores enfriados por aire no tienen termostato, confiándose exclusivamente en el rápido calentamiento operativo propio de este tipo de enfriamiento.

¿CUAL..?

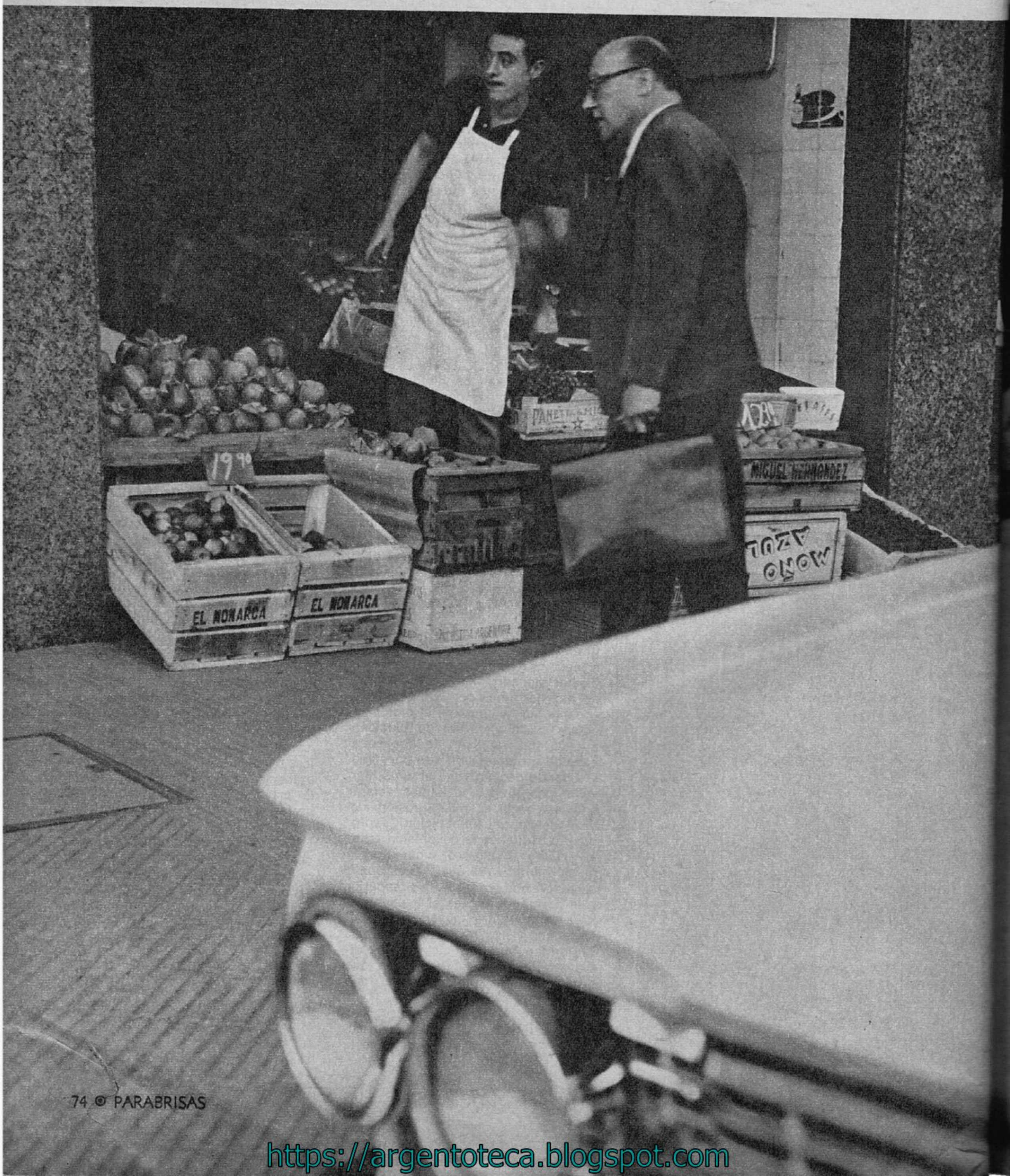
Uno de los aspectos polémicos que más divide a los técnicos proyectistas de automóviles es, precisamente, la relativa conveniencia de los dos sistemas de control de temperatura (es preferible usar esta frase antes que el término "refrigeración" o "enfriamiento", que induce a los automovilistas al error de suponer que un motor trabaja mejor con temperaturas muy bajas). En abono de la refrigeración por aire, se aducen su sencillez, su rápido calentamiento y su característica de no tener problemas de congelamiento, mientras que los proponentes de la refrigeración por agua señalan que un motor de estas características es habitualmente más silencioso. No solamente se evita el ruido de la turbina, sino que, además, la camisa de agua amortigua los ruidos mecánicos, al menos los que proceden del interior del cilindro (obviamente, no son afectados los externos, por ejemplo, los de los balancines de válvulas). En la práctica, ha sido dable observar que la mayoría de los fabricantes han preferido el agua como elemento de refrigeración.

Digamos, por último, tal como destacamos en la nota de esta serie correspondiente a lubricación, que el aceite juega un importante papel en la refrigeración de cualquier motor. Es especialmente importante en el caso de los motores enfriados por aire; así el Volkswagen, por ejemplo, tiene un "radiador de aceite" que consiste en un conjunto de tubos por el cual pasa el aceite y que va disipando su calor a la atmósfera, tal como ocurre con el agua en el caso respectivo. *

https://argentoteca.blogspot.com

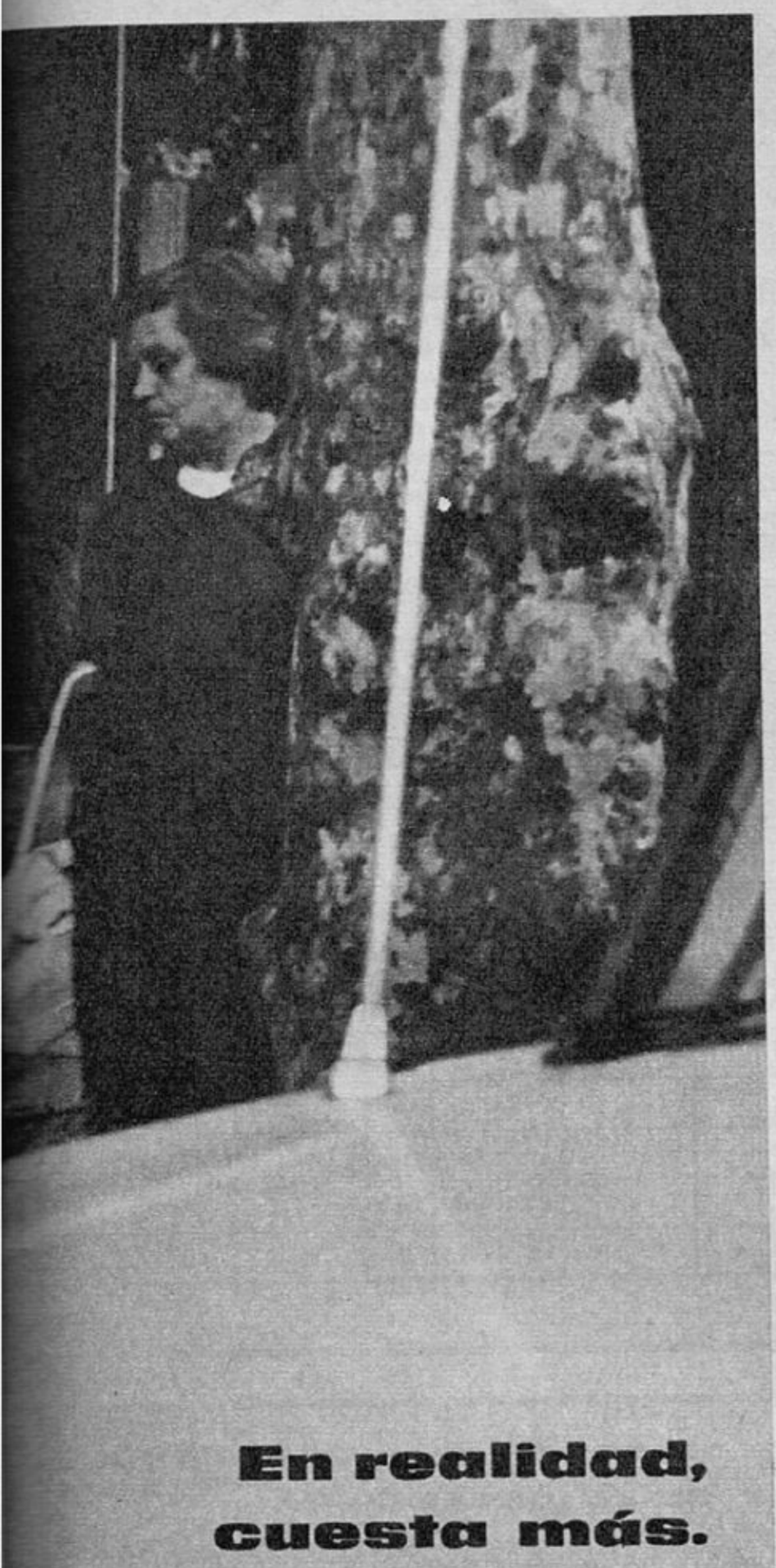
EL AUTO CUESTA

Por el Ing. LAZARO MUSIH



https://argentoteca.blogspot.com

MENOS que antes



En realidad, cuesta más. Lo que demostramos aquí es que el automóvil ha encarecido menos que el conjunto de cosas que determina eso que se llama "El costo de la vida"

Muchas veces, en la redacción de PARABRISAS se reciben pedidos de informaciones muy raros o difíciles de contestar. A veces los pedidos se refieren a temas que interesan al gran público, pero cuya información está dispersa y es relativamente difícil de obtener en nuestro medio. Tal es el caso del precio al público de automóviles cero kilómetro, en tal o cual fecha.

PRECIOS DE AUTOMOVILES

En el cuadro N° 1 se han agrupado los precios de los automóviles más representativos de la industria nacional, haciendo abstracción de las variantes de un mismo modelo. Los precios se entienden al contado, puesto en fábrica, con el equipo "standard", o sea sin accesorios especiales.

La mayoría de los automóviles han comenzado a producirse en 1960, primer año de la vigencia del régimen automotor. Antes de esta fecha se fabricaba solamente el Carabela y también la rural Estanciera, que se usaba como automóvil. Es de observarse que los automóviles más grandes, como Chevrolet, Falcon, Peugeot 404, Rambler y Valiant, invadieron el mercado recién en 1962.

Para hacer más fácil la composición y la lectura del cuadro, los precios son dados en miles de pesos, con una aproximación de hasta cien pesos. Por ejemplo, el precio del coche Peugeot 403 pasó de 520.695 pesos en marzo de 1961 a 530.681 pesos en agosto del mismo año. Para abreviar, lo indicamos de esta manera: 520,7 y 530,7, o sea 520,7 miles de pesos a 530,7 miles de la misma moneda.

La observación del cuadro permite conocer la fecha de la iniciación de venta de cada vehículo. Asimismo, se puede ver que las variaciones de los precios se producen, a veces, simultáneamente en varias empresas, obedeciendo a movimientos bruscos de costos, como en abril de 1962, debido a la devaluación de nuestro signo monetario. Los Rambler, cuya presentación fue anunciada con anticipación, han debido mantener firmes sus precios en el mes de abril y cambiarlos ya en mayo, después de satisfacer los pedidos pendientes de los concesionarios.

VARIACIONES DE PRECIOS

Hay una idea bastante difundida en el público de que el gobierno impone los precios de venta a las fábricas de vehículos. Una ojeada al cuadro de precios permite darse cuenta de que no todos los precios varían siempre simultáneamente, ni aun en la misma empresa. Los precios dependen, además, de las causas externas, de la política comercial de la empresa, como también del precio básico con que se lanzó el coche a la venta. Dos vehículos similares, que en sus respectivos países de origen valen aproximadamente lo mismo, se ofrecen al público argentino a precios muy diferentes. La política gubernamental impositiva influye enormemente sobre los precios, pero no los impone. El coche argentino es caro, carísimo, en relación con sus similares extranjeros. Lo que interesa saber es si el coche actual es más caro o más barato que el mismo coche hace tres o cuatro años.

El costo de la vida aumentó en los últimos cuatro años, especialmente desde la devaluación del peso en abril de 1962. Los precios de los vehículos han aumentado asimismo. La pregunta es: ¿Qué aumentó más, el costo de la vida o el coche nuevo?

La pregunta no es fácil de contestar. Los datos estadísticos disponibles no son muy abundantes y, además, están sujetos a rectificaciones, por incluir ciertos elementos de valores discutibles. Así, por ejemplo, los índices del costo de la vida, publicados por la Dirección Nacional de Estadística y Censos, están influidos por los "alquileres". Algunos especialistas en la materia estiman que son mucho más útiles los índices de precios al por mayor publicados por la misma Dirección.

Los índices se elaboran sobre la base de los precios al por mayor de una selección de unos 600 artículos representativos de las distintas ramas de la economía. Los artículos abarcan tanto productos nacionales como importados, y se pondera la importancia de cada artículo seleccionado. Se tomaron como base los datos del año 1956.

Para poder obtener una base de comparación para los precios de los automóviles, hemos elegido el índice de enero de 1960 como base, calculando los índices siguientes de acuerdo con los índices publicados por la Dirección de Estadística.

En lo que corresponde al Carabela y a la Estanciera, no se presentó problema alguno, porque estos vehículos ya se fabricaron anteriormente, y se tomaron sus precios respectivos como bases para sus índices.

https://argentoteca.blogspot.com

EL AUTO CUESTA MENOS QUE ANTES

VARIACIONES DE LOS PRECIOS AL PUBLICO DE LOS AUTOMOVILES
ENERO 1960 A DICIEMBRE 1963

	1960										1961							1962									
	E	F	M	A	My	J	Jl	Ag	O	N	E	M	J	Jl	Ag	O	N	E	F	A	My	J	Jl	Ag	S	O	N
1 Auto Unión 1000 S			358							378										468								
2 Corabela	425,3				450,8					478		489			508,6													
3 Citroën 2 CV		248														255				295						320		
4 Chevrolet																				785			933		843,9			
5 Estanciera	318				343,4							351,3			365,4			374,5			421,4			445,5		489,9		
6 Falcon																			593			682						
7 Fiat 600			239									245			250,5			265		305						320	345	
8 Fiat 1100			350												358			374		430						474	494	
9 Graciela																	347,5			369,5	379,5					399,5		
10 Isard T 700						269						278		279,5							321,5		331,5					
11 Peugeot 403								495	500	505,2	513,2	520,7			530,7							598						
12 Peugeot 404																			695					735				
13 Rambler Custom																				449,5	517			553,1			518,4	
14 Renault Dauphine									474,5			280,8			292			298,5			327					359,7		
15 Siam 1500 St.				368			388						398		418					438,9	478	498						
16 Valiant																			637		698,5				748		798	

CUADRO Nº 2

Aumento relativo del precio de automóviles
Enero de 1960 - 100

Octubre 1963: Precios relativos por mayor = 192,4

Auto Unión 1000 S	151,8
Citroën 2 CV	141,3
Chevrolet	139,5
Estanciera	154,1
Falcon	153,3
Fiat 600	150,7
Fiat 1100	148,8
Graciela	138,0
Isard T 700	137,9
Peugeot 403	140,1
Peugeot 404	141,8
Rambler Classic Custom	197,9
Renault Dauphine	139,1
Siam 1500 St.	153,1
Valiant	162,3

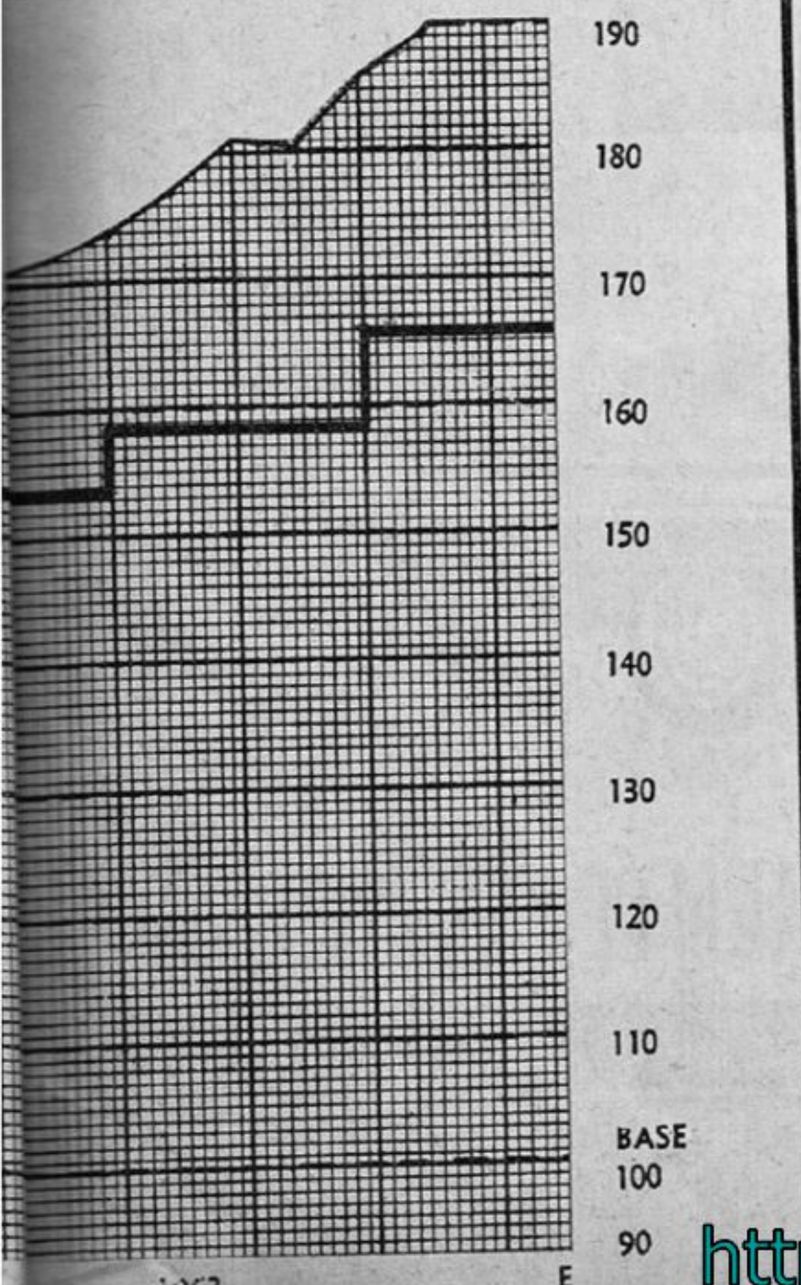
VARIACIONES DE PRECIOS AL POR MAYOR Y DE LA ESTANCIERA

Los precios al por mayor tienen altibajos mensualmente, mientras que los de la Estanciera, tomada como ejemplo, se mantienen fijos durante meses para aumentar de golpe. Con todo, los aumentos del costo de la vida son, finalmente, mayores que los de los precios del vehículo.

https://argentoteca.blogspot.com

NACIONALES:

				196					
	A	My	J	Jl	Ag	S	O	N	D
				524			548		
					353				
			885,4						
		503,7				529		585,4	
			774						901,2
			363						
			525						
			379,5						
					699				
	759				839				
		553,1				718,4		778,1	
	350,7	585,1						419,5	
			568						625
			839				880		



Para los otros vehículos, hemos considerado, como hipótesis, que sus precios hubiesen variado de acuerdo con los índices de precios al por mayor, si su producción hubiese comenzado en enero de 1960. Al haber, en realidad, comenzado su producción en épocas diferentes, hemos extrapolado sus precios obteniendo precios básicos, comparativos, para enero de 1960. Desde la fecha del lanzamiento real, los precios reales se independizan de los precios hipotéticos, variando bruscamente de un día al otro y manteniéndose en el mismo nivel durante cierto período de tiempo, hasta sufrir nuevos cambios.

BAJAN LOS PRECIOS

Después de efectuar todos los cálculos indicados anteriormente, se obtienen los resultados condensados en el cuadro Nº 2. En el mismo se indican los aumentos relativos de los precios de los automóviles, tomando los precios reales o hipotéticos de enero de 1960 iguales a la base de 100.

Cuatro vehículos tienen precios relativos que varían de 137,9 a 140, cuatro se ubican hasta 150, otros cinco sobrepasan apenas 154. De los dos restantes, uno alcanza el índice de 162,3 y el otro 197,7. Este último, un Rambler, vio influido su índice por el hecho de haber sido lanzado en abril de 1962 con un precio basado en el dólar a 85 pesos en vez de 130 o más. Si se tomara para calcular como precio básico el precio real de mayo en vez de abril, el índice sería 185,9.

Todos los precios están calculados para el mes de octubre de 1963, cuando el índice relativo de precios al por mayor, de acuerdo con la Dirección de Estadística, era de 192,4. Esto significa que los automóviles han aumentado de precio menos que la mayor parte de los artículos al por mayor. En otras palabras, los precios de los automóviles nacionales han bajado, relativamente, en comparación con el conjunto de los artículos.

Relativamente, el automóvil es más accesible y más barato que antes.

La pregunta fundamental que se hace el automovilista, actual o potencial, es: ¿Cuándo el automóvil nacional será, no más barato, sino simplemente barato? *

¡CONOZCA SUS MODELOS PREFERIDOS, COMO SI LOS HUBIERA PROBADO!

LEA EL ROAD TEST DE PARABRISAS

Una revelación de las cualidades esenciales de un coche: CONSUMO, ACELERACION, VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA, DIAMETRO DE VIRAJE y otros datos técnicos de importancia. LOS NUMEROS APARECIDOS NO SE VUELVEN A EDITAR. ¡COMPRE YA EL QUE LE INTERESE!

ROAD - TESTS

Fiat 1100	Nº 13
Kaiser Carabela	Nº 14
NSU - Prinz	Nº 15
Fiat 600 D	Nº 16
DKW A. Unión 1000 S	Nº 17
Bambi	Nº 18
Di Tella 1500	Nº 20
Renault Dauphine	Nº 21
Pick-Up Argenta	Nº 22
Ford Falcon	Nº 23
Isard Roval T 700	Nº 24
Valiant V 200	Agot.
Rambler Cross Country	Agot.
Pick-up D-100	Nº 27
Cadillac Imperial	Nº 28
Peugeot 403	Nº 29
Renault Gordini	Nº 30
Citroën 2 CV	Nº 31
Dinarg D-200	Nº 32
Chevrolet 400	Nº 33
Studebaker 7 E 7	Nº 34
De Carlo 700	Nº 35
Pick-up Argenta 1963	Nº 36
Volkswagen 1200	Nº 37
Peugeot 404	Nº 38
Rastrojero	Nº 39
Kombi Isard 700	Nº 40
Ford Falcon 63	Nº 41
Fiat 1500	Nº 42
Rambler Classic 600	Nº 43
Chevrolet Super	Nº 44

Antes que se agoten los números de la reserva, adquiera su ejemplar, para tener la colección completa de la más importante radiografía de automóviles argentinos y extranjeros. Pídalos personalmente o por carta, enviando giro postal o cheque sobre Buenos Aires a

RYELA

Piedras 113 - Capital Federal
T. E. 30-8022

Precio del ejemplar: $ 55.—

Para recibirlos, por correo o certificado, agregue la suma de $ 10.— por ejemplar.

https://argentoteca.blogspot.com

La imitación nunca es perfecta!

su Ford requiere

REPUESTOS LEGITIMOS

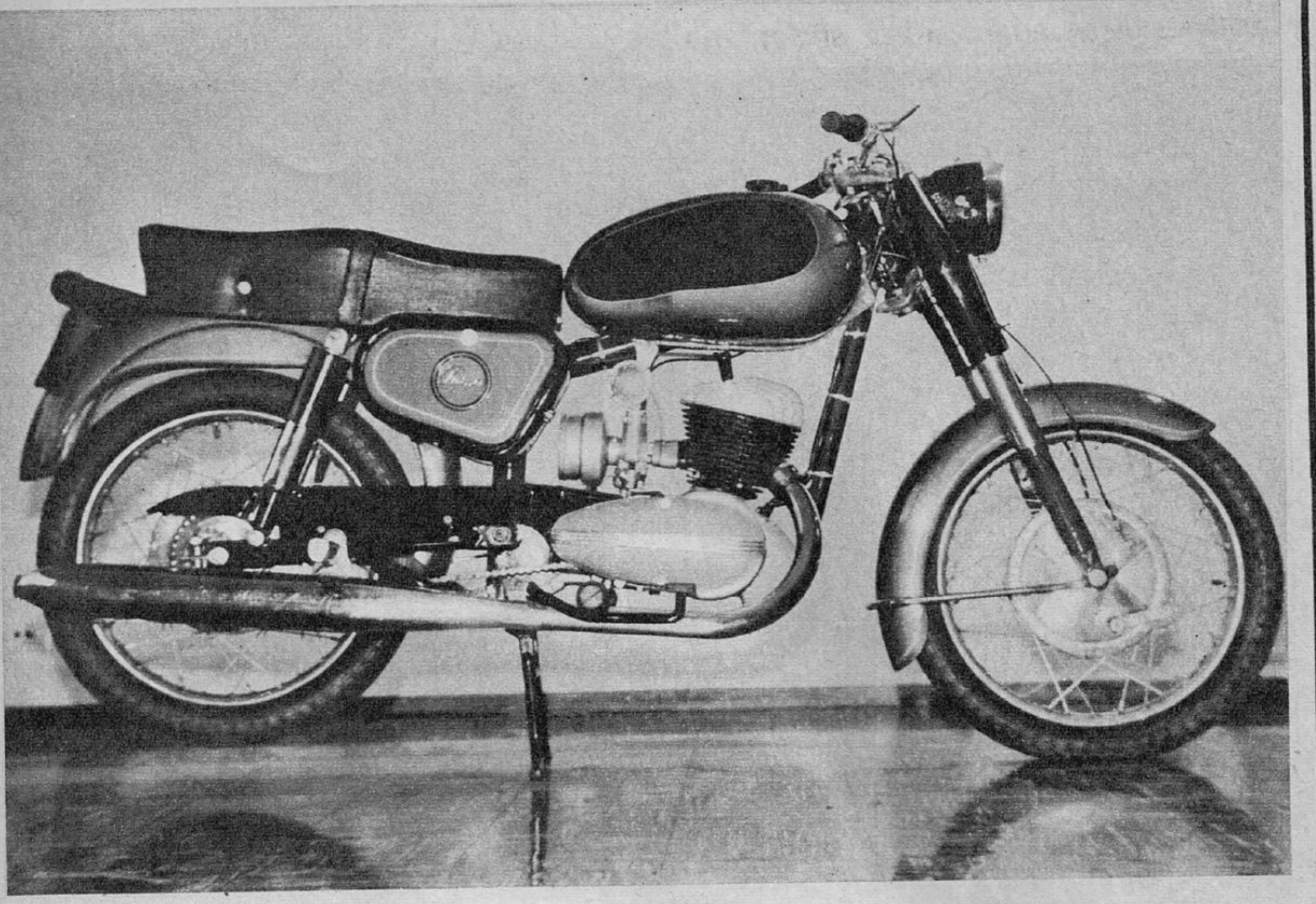
FoMoCo

Cuando le ofrezcan algo parecido... ¡rechácelo! El funcionamiento de su Ford continuará siendo perfecto... ¡siempre que sus reparaciones sean hechas con repuestos legítimos FoMoCo, los únicos capaces de reemplazar con total precisión a la pieza original! Están fabricados bajo especificaciones mundiales de Ford. Se venden únicamente en su conocido envase rojo y gris, y en su nuevo envase azul y gris! Recuerde que las imitaciones siempre acarrean desagradables problemas. ¡Exija repuestos legítimos FoMoCo!

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

MANTENGA SU FORD INTEGRAMENTE FORD

https://argentoteca.blogspot.com



MOTOS Y MOTONETAS

AQUÍ ESTÁ LA PUMA SUPER SPORT 200

Este es el último modelo de motocicleta producido por DINFIA, la fábrica de motos más antigua del país. Desde la conocida primera "Puma" de 100 centímetros cúbicos, hasta la actual de 200, han transcurrido cinco series de motocicletas, cada una de ellas superior a la anterior.

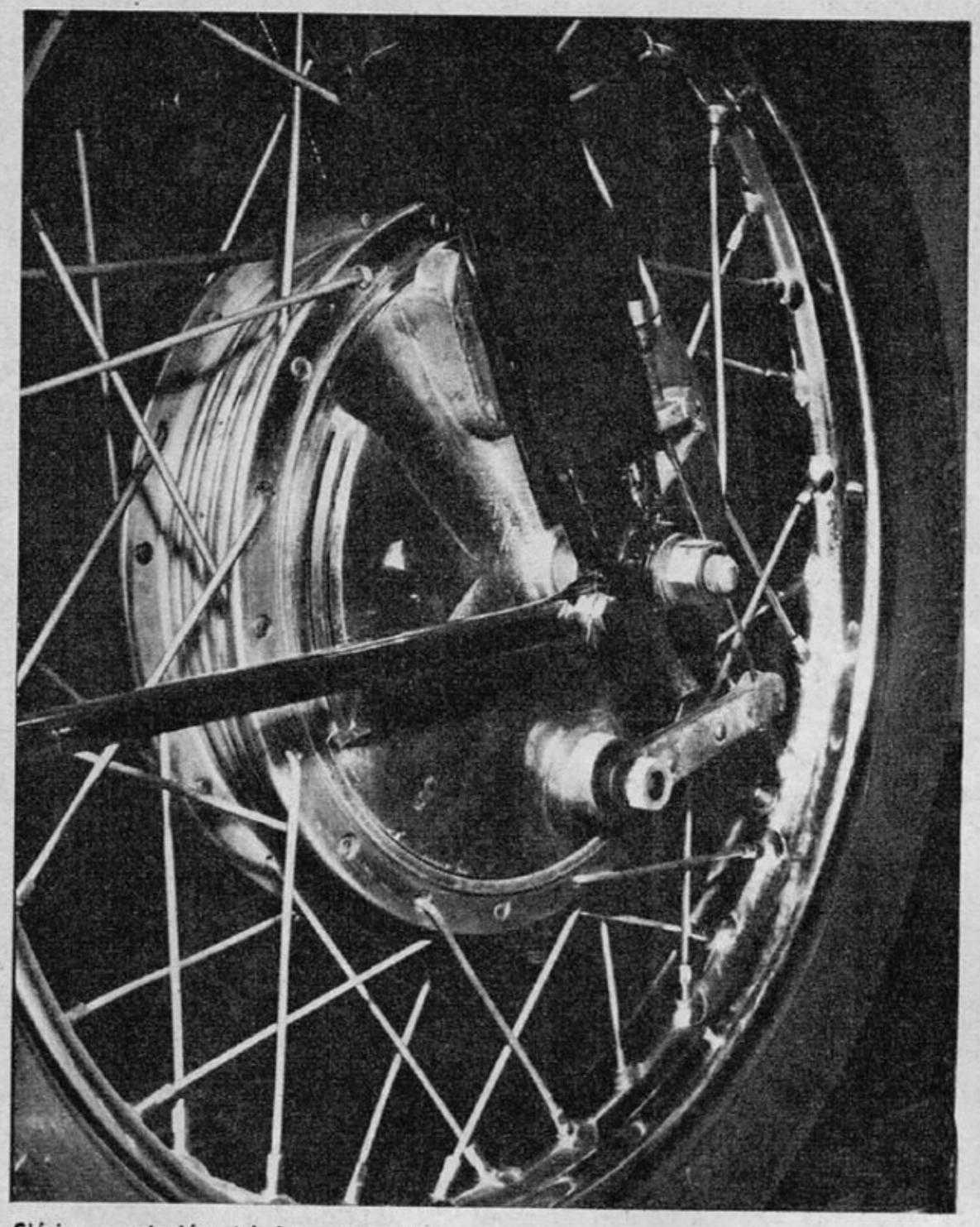
La Super Sport 200 sale ya del límite de las motos "chicas" para intervenir en el mercado de las "medianas", por peso, por potencia y por tamaño. La "SS" entra en la categoría de las motos clásicas. El diseño general es convencional y se aparta de la tesitura del modelo anterior. En este caso, el cuadro o bastidor de la motocicleta es completo y el motor va colocado dentro del dibujo que forma el mismo. Ambas suspensiones, independientes, adoptan las características más conocidas para vehículos de la especie. La fábrica de Córdoba remata con este modelo una serie exitosa de producidos, siempre más potentes y siempre mejorados.

MOTOR

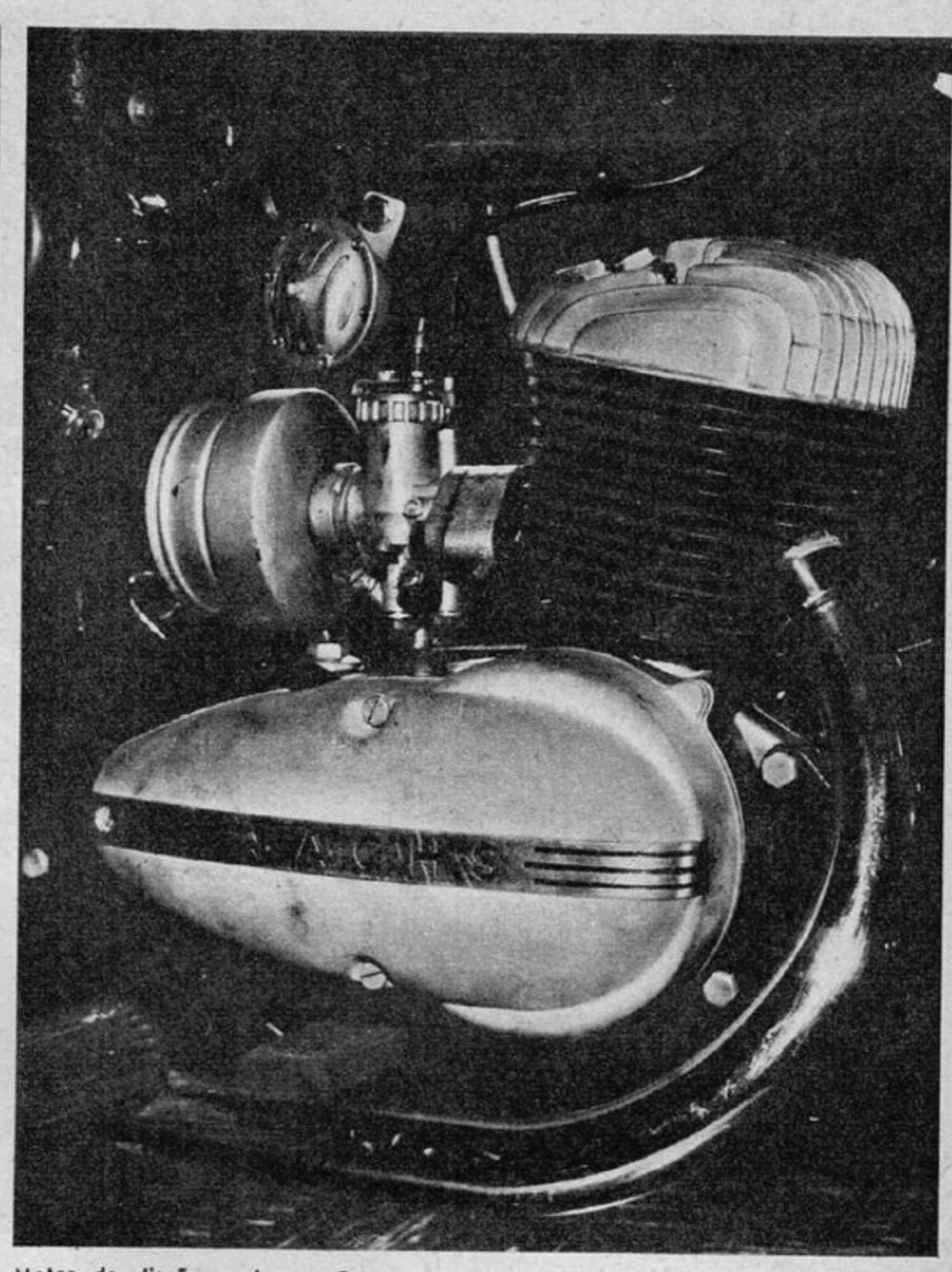
El órgano propulsor es, en este caso, un motor Sachs 200, enfriado por aire y con los clásicos lineamientos de un motor de motocicleta moderna. Toda la parte que gira en sentido transversal, esto es cigüeñal, caja de velocidades, transmisión primaria, sistema de encendido, etc., está encerrado dentro de carcasas de fundición de aluminio, de manera que el exterior del mismo presenta una figura compacta. Es un monocilíndrico de dos tiempos de 65 mm. de diámetro y 58 mm. de recorrido, con sistema de barrido Schnuerle. Dentro del cilindro corre un pistón de aluminio con tres aros colocados en la parte superior del mismo. La expulsión de los gases quemados (según sistema Schnuerle) es una de las más modernas en este tipo de barrido de gases por retroceso y consiste en lo siguiente: la masa de gases fríos que entran en el cárter siguen por inercia el sentido del giro del cigüeñal. Lubrican en estos momentos —camino de ida— los movimientos de giro de biela y bancadas. Al llegar al lado opuesto al de la admisión, salen del cárter y se dirigen a las partes superiores del cilindro, esto es, a la cámara de combustión. La practicidad de este sistema es que desde el cárter van hacia el cilindro a través de una lumbrera perforada en la

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA LA PUMA SUPER SPORT 200



Clásica regulación del freno delantero.



Motor de diseño moderno. Esta vez cuatro velocidades.

pollera del pistón. Penetran en éste por su parte inferior y salen por la lumbrera hacia un pequeño conducto que lo comunica con el cilindro. Al penetrar en éste, cosa que hacen a gran velocidad y en ángulo correcto, empujan hacia el exterior los gases quemados calientes. Este sistema, permitiendo el uso intensivo de pistones de cabeza plana, ya que no son necesarios deflectores especiales para los gases, permite alivianarlos, resultando de menor masa inerciada y menor dilatación.

El cárter propiamente dicho está formado por varias carcasas abulonadas entre sí. Luego, puede desarmarse completamente. Las dos piezas centrales soportan el cigüeñal desarmable y todo el mecanismo de transmisión.

Con un índice de compresión de 6,5 : 1, este motor entrega 10,2 HP a 5.250 revoluciones por minuto. El encendido se realiza siguiendo el clásico circuito batería, ruptor y bobina.

TRANSMISION

El conjunto de transmisión está localizado inmediatamente a continuación del cigüeñal. En este caso está formado por un engranaje llamado de contramarcha, el embrague, la caja de velocidades, el piñón de salida y, ya en el exterior, la cadena secundaria y la corona sobre la rueda trasera. La caja tiene cuatro velocidades hacia adelante.

Las relaciones a la salida de la caja, pasando por el eje de contramarcha, son las siguientes:

1ª	6,81 : 1
2ª	3,95 : 1
3ª	2,8 : 1
4ª	2,05 : 1

La "SS" viene de fábrica con dos opciones de corona. La "corta", más picadora, tiene una relación de 2,78 : 1. La "larga", más veloz, lleva una relación de 2,57 : 1. Luego, las relaciones finales son:

2,78 : 1

1ª	20,55 : 1
2ª	15,81 : 1
3ª	8,4 : 1
4ª	6,15 : 1

2,57 : 1

1ª	19 : 1
2ª	11 : 1
3ª	7,8 : 1
4ª	5,7 : 1

SUSPENSION

Adelante: la "SS" abandona el diseño de la 125 c.c. e incorpora un diagrama más clásico. Horquilla recta con resortes y amortiguación hidráulica. Los resortes tienen paso variable, cuyo efecto es endurecerse rápidamente una vez pasado cierto límite de solicitación. Atrás, la suspensión es de horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos y resortes helicoidales.

FRENOS

Ambos frenos son mecánicos. El delantero es comandado por mano desde el manillar derecho, y el trasero mediante una palanca de pie, también del lado derecho. Los dos son tambores centrales fundidos en aluminio con un diámetro de 195 milímetros.

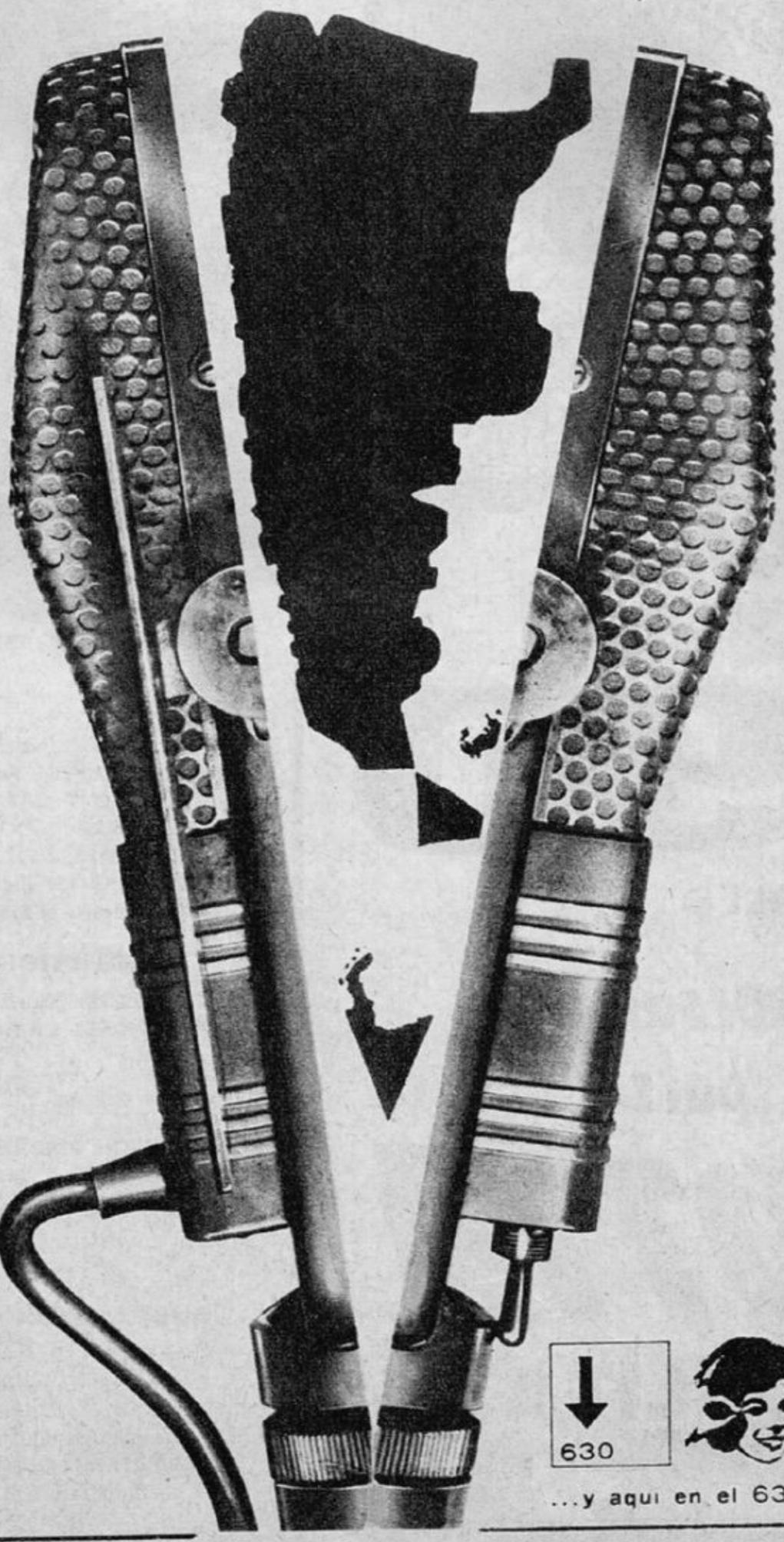
Las regulaciones de los frenos siguen el esquema clásico y común en motocicletas de frenado mecánico. Con respecto al modelo anterior, la SS 200 es más grande, con ruedas más grandes también y, en general, impresiona como motocicleta más poderosa, resistente y veloz.

https://argentoteca.blogspot.com

RADIO Rivadavia

AL SERVICIO DE LA VERDAD

ahora cubrimos
todo el país con
el aporte de nuevos
equipos técnicos



630

...y aquí en el 630 esta RADIO RIVADAVIA

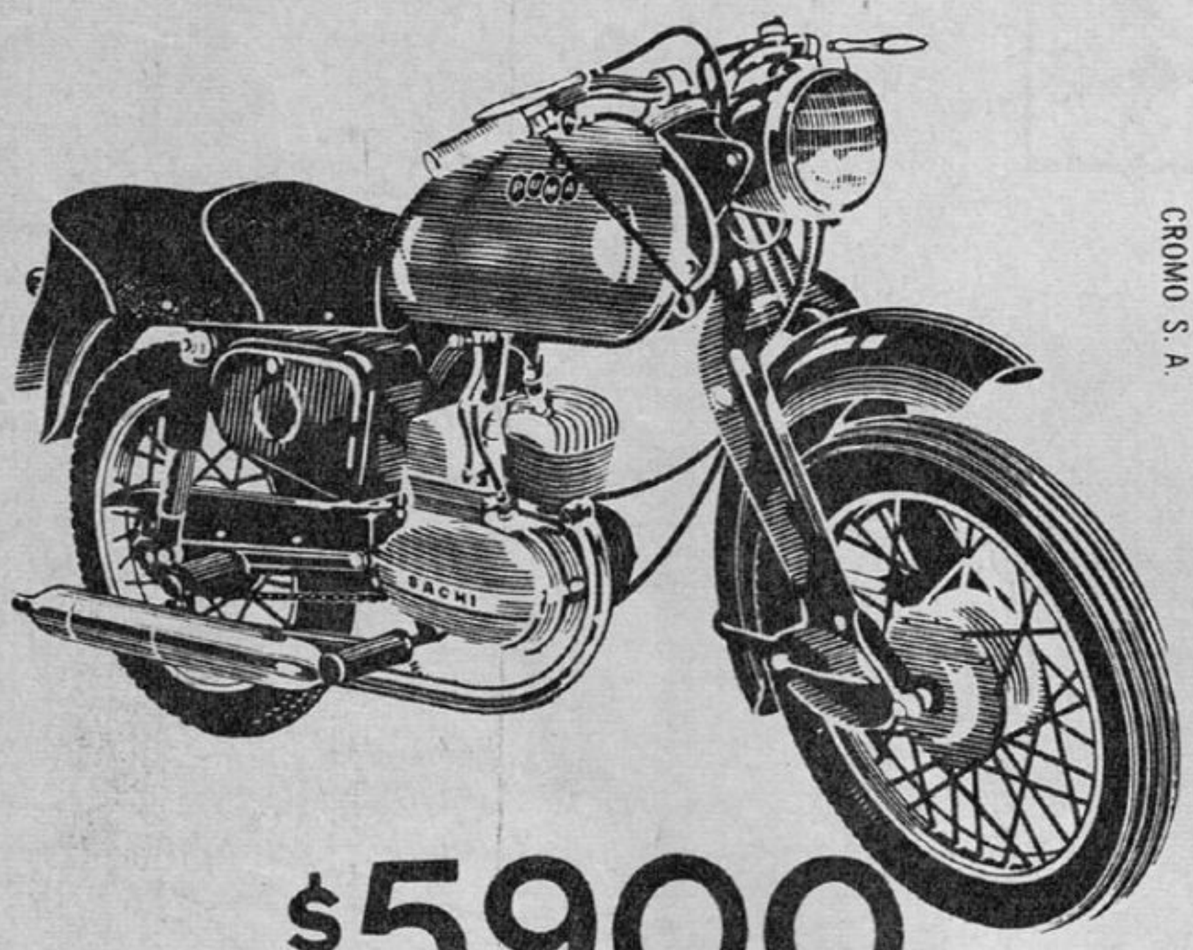
HEMISUR

https://argentoteca.blogspot.com

SU NUEVA MOTO PUMA

125/3 c. c.

Una fiera en el camino!



CROMO S. A.

$5900

AL CONTADO Y CUOTAS DE

$1590

MENSUALES

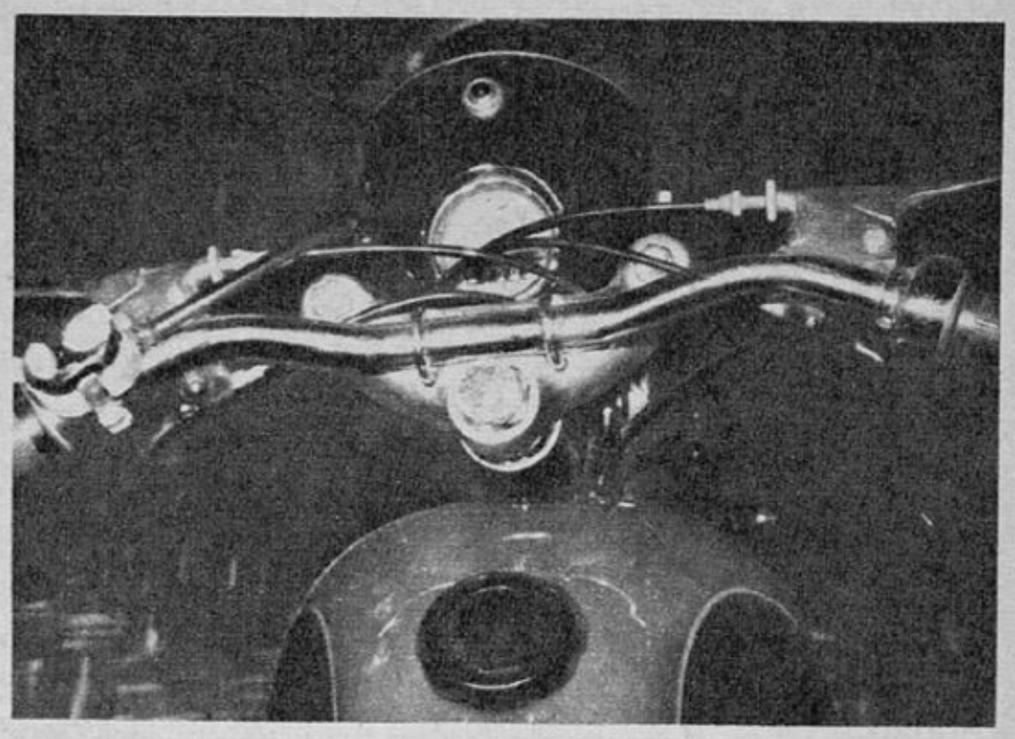
En sus 70 sucursales de todo el país

CINCOTTA

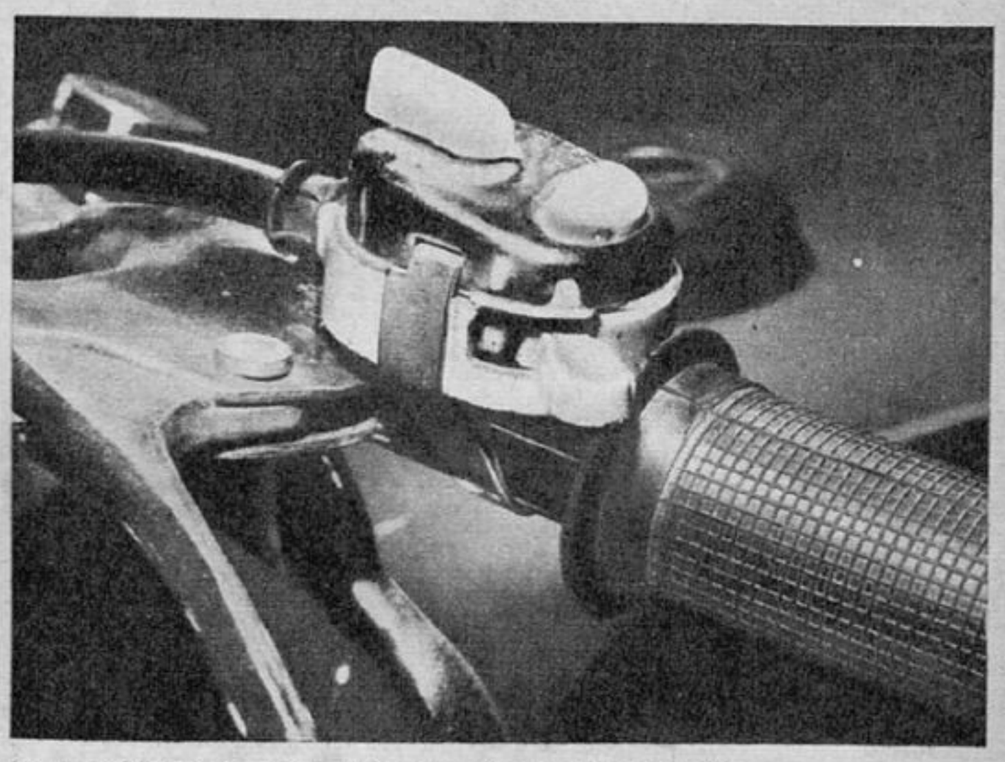
SE LO FACILITA!

Informes: Tel. 30-6071 - 6081

AQUI ESTA LA PUMA SUPER SPORT 200



Los cables interfieren el velocímetro.



Llave múltiple de luces, bocina y cierre del encendido.

CUADRO DE CARACTERÍSTICAS

MOTOR

TIPO: Monocilíndrico; dos tiempos.
ENFRIAMIENTO: Por aire natural.
DIAMETRO Y CARRERA: 65 x 58 mm.
CILINDRADA Y COMPRESION: 191 cc. y 6,5 : 1.
REG. A POT. MAX.: 5.250 rpm. y 10,2 HP.
CARBURADOR: Bing 1-24-87 o 1-24-88.
BUJIA: Bosch M 225 P 11s. o Champ. UK 10.

TRANSMISION

EMBRAGUE: Multidisco en aceite.
RELACIONES CAJA:

1ª	6,81 : 1
2ª	3,95 : 1
3ª	2, 8 : 1
4ª	2,05 : 1

RELACION PIÑON-CORONA: 2,78 : 1 ó 2,57 : 1.
RELACIONES FINALES:

2,78 : 1	1ª	20,55 : 1	2,57 : 1	1ª	19 : 1
	2ª	15,81 : 1		2ª	11 : 1
	3ª	8,4 : 1		3ª	7,8 : 1
	4ª	6,15 : 1		4ª	5,7 : 1

SUSPENSION

DELANTERA: Horquilla simple con resortes de paso variable. Amortiguadores hidráulicos.
TRASERA: Horquilla oscilante con resortes y amortiguadores telescópicos hidráulicos.
CUBIERTAS: 17 x 2 ¾.
FRENOS: Mecánicos a zapatas de expansión interna.

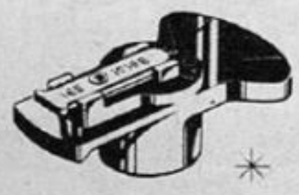
https://argentoteca.blogspot.com

prestolite®

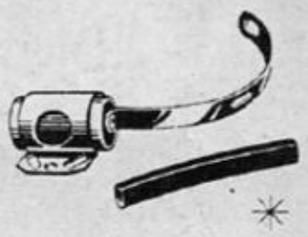
TOMA "CONTACTO" CON EL AUTOMOVILISTA ARGENTINO

DISTRIBUIDORES

TAPAS



ROTORES



CONDENSADORES

PLATINOS

ALTERNADORES

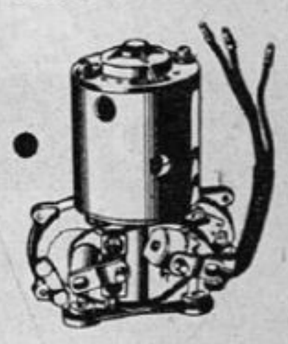
REGULADORES DE VOLTAJE

MOTORES DE ARRANQUE

BOBINAS ✦

BOCINAS ○

MOTORES LIMPIAPARABRISAS ●



ACUMULADORES +

PRESTOLITE es una línea universalmente impuesta como la marca que garantiza precisión en artículos y repuestos para el equipamiento eléctrico del automóvil, porque PRESTOLITE fabrica precisión. Ahora, usted también puede exigir PRESTOLITE en la Argentina cuando necesite un repuesto eléctrico de primera calidad para su automotor.

Fabricados con licencia y supervisión de **PRESTOLITE INTERNATIONAL CORPORATION** por:

✳ ARGELITE S.A.I.C.
+ INACEL S.A.I.C.
✦ INDUMAG S.R.L.
○ KOVAL Y BLANCK S.A.
• TRINTER AUTOMOTORES S.R.L.

ENCONTRARA

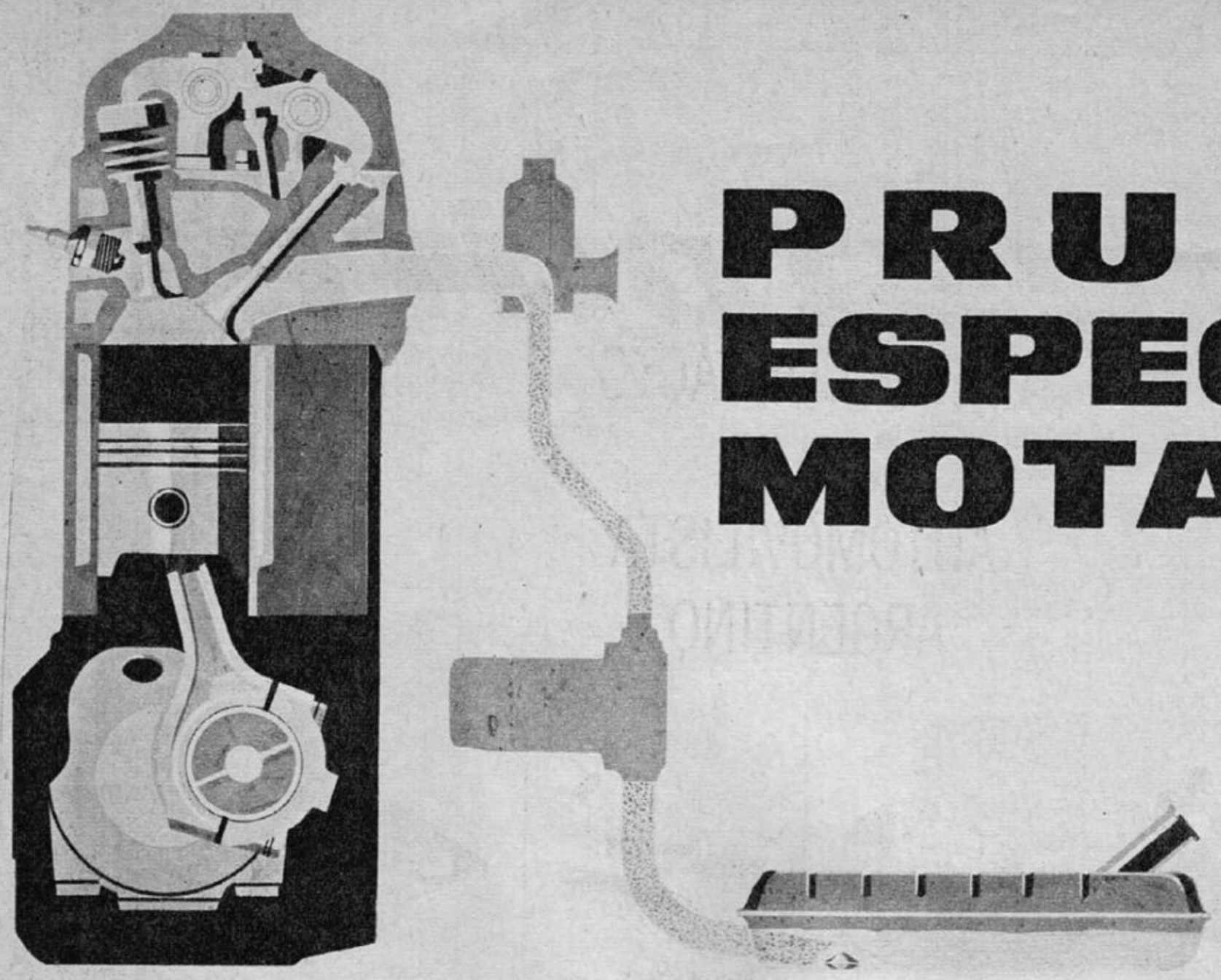
prestolite®

EN TODAS LAS BUENAS Y MODERNAS CASAS DEL RAMO.

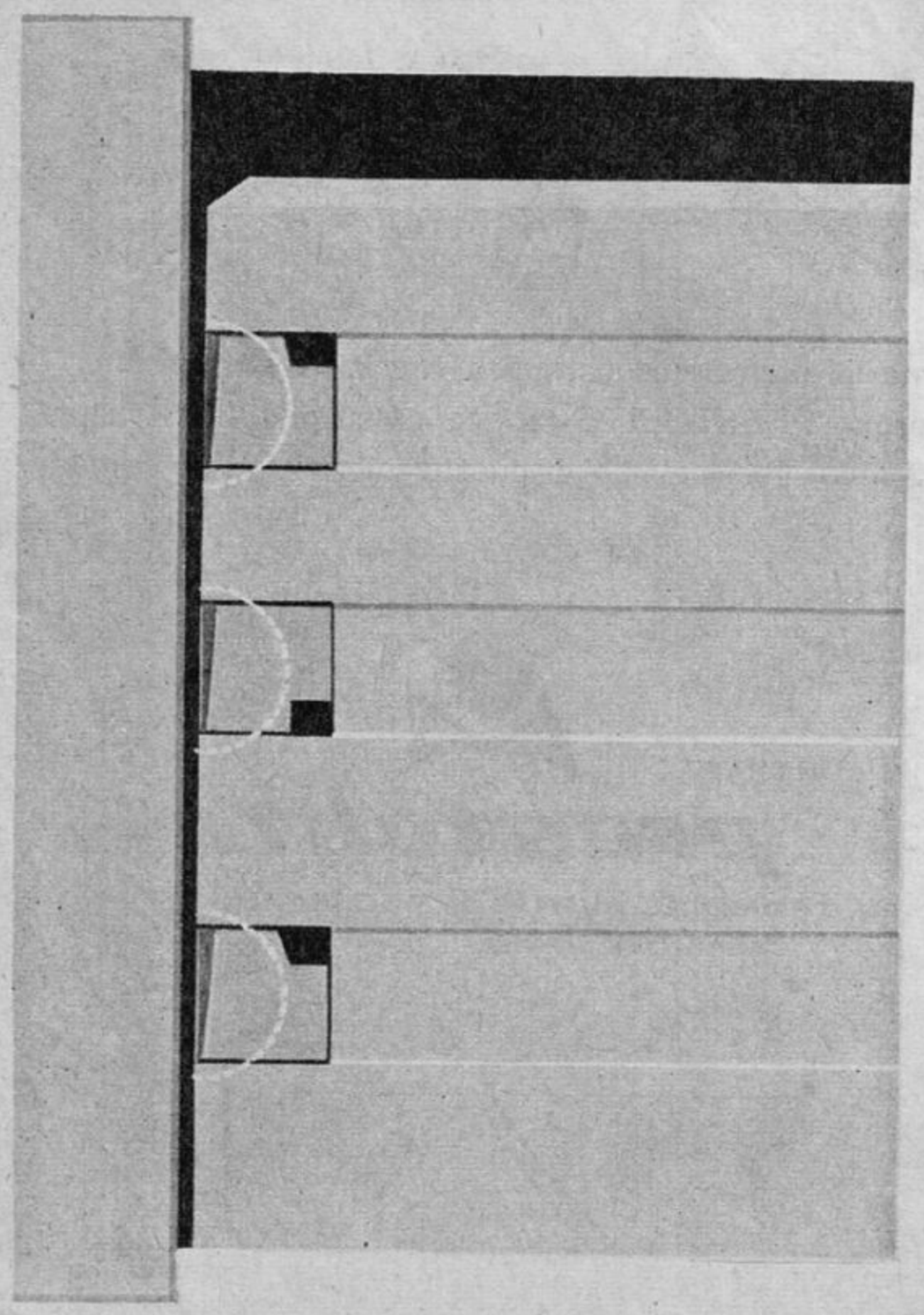
GRANT ADVERTISING

https://argentoteca.blogspot.com

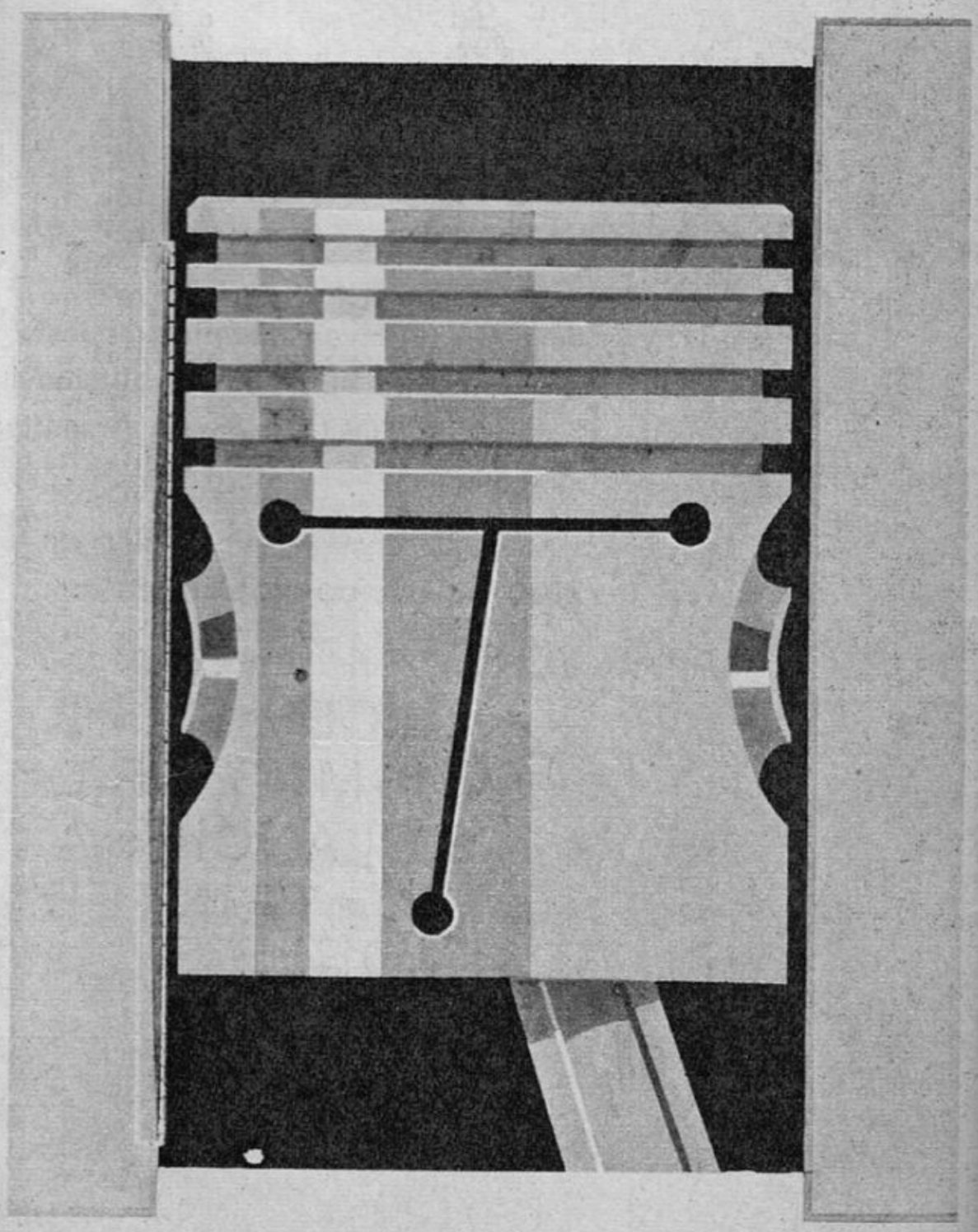
PRUEBA ESPECIAL: MOTALOY



Por rozamiento contra el tanque, la pastilla comienza su desprendimiento de partículas que son llevadas por el caudal del combustible.

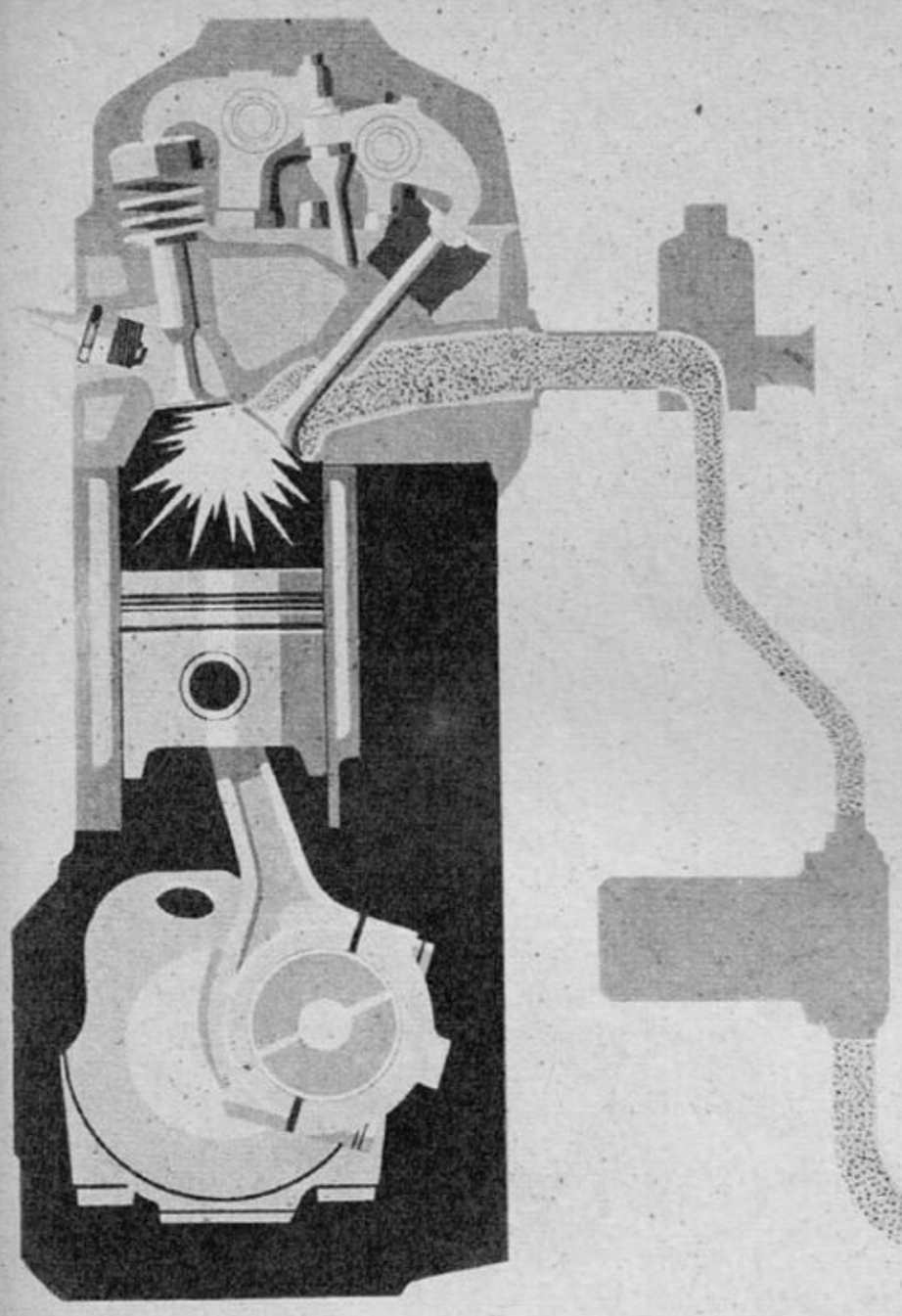


Dentro de la línea punteada puede observarse una rayadura (aumentada) rellenada con la fusión del Motaloy. El exceso es raspado por el aro.



También en los aros, Motaloy corrige desgastes, aunque en menor medida de lo que ocurre en las paredes del cilindro y otras partes fijas.

https://argentoteca.blogspot.com



Sin llegar a un exhaustivo análisis final, PARABRISAS ha realizado una prueba de rodaje con Motaloy, cuyos resultados expuestos pueden dar una razonable idea del producto.

Las partículas en suspensión coloidal son llevadas por el combustible hasta la cámara de la combustión donde se funden y distribuyen.

El esfuerzo industrial de la Segunda Guerra Mundial dejó una serie de adelantos y de elementos nuevos que hoy aprovecha la industria privada. Uno de ellos, "TOP SECRET" en su tiempo, fue un compuesto que se conoce ahora bajo el nombre de MOTALOY.

Durante la campaña del desierto del norte de Africa, los vehículos blindados del V Ejército de los Estados Unidos sufrieron el mal trato que es de suponer. La imposibilidad de mantener un parque móvil de mantenimiento creó la necesidad de inventar algo que prolongara la vida útil en condiciones favorables de trabajo de las plantas motrices de los tanques Sherman en este caso. La arena, la poca eficacia de los filtros de aire y el trato excesivamente riguroso, sometían a los probados motores Ford 105 que equipaban los Sherman a un desgaste prematuro.

Considerando todos estos factores, surgió como una buena solución, la idea de algún elemento que, agregado externo, volviera a reponer sobre la marcha las partículas desgastadas del metal en las partes móviles superiores del motor.

Con anterioridad a esta época, la industria, sobre todo la automovilística, había experimentado con éxito el tratamiento con estaño de piezas sometidas a fuerte desgaste. Así, en el año 1932, ya se estañaban en algunas fábricas, los pistones de motores, que en aquel entonces eran de hierro fundido. El estaño aparecía como el metal del momento. Experimentando sobre esa base, base de metales blandos en aleación, se consiguieron tan buenos resultados, que en la época de la guerra estos nuevos materiales entraron en la categoría de "secretos de Estado".

El estaño, como base de aleación "suave", rellena rayaduras y se asienta en general en piezas desgastadas. Las aleaciones más usadas son aquellas que llevan base de estaño con cadmio, plata, níquel y cobre.

Una vez encontrado o en perspectivas de encontrar esa determinada aleación, que ya se dio en llamar "remetalizador", surgió el problema de cómo llevar el metal a las partes del motor afectadas de desgaste, en una forma práctica y sencilla. Luego de muchas pruebas se llegó, en el caso Motaloy, a la fabricación de unas pastillas de esta nueva aleación, que se echan en el tanque de nafta.

La forma de funcionamiento del Motaloy es la siguiente: cuando el vehículo está en movimiento, las pastillas comienzan a disolverse lentamente, por la fricción a que las somete el movimiento propio de marcha contra el fondo del tanque de combustible.

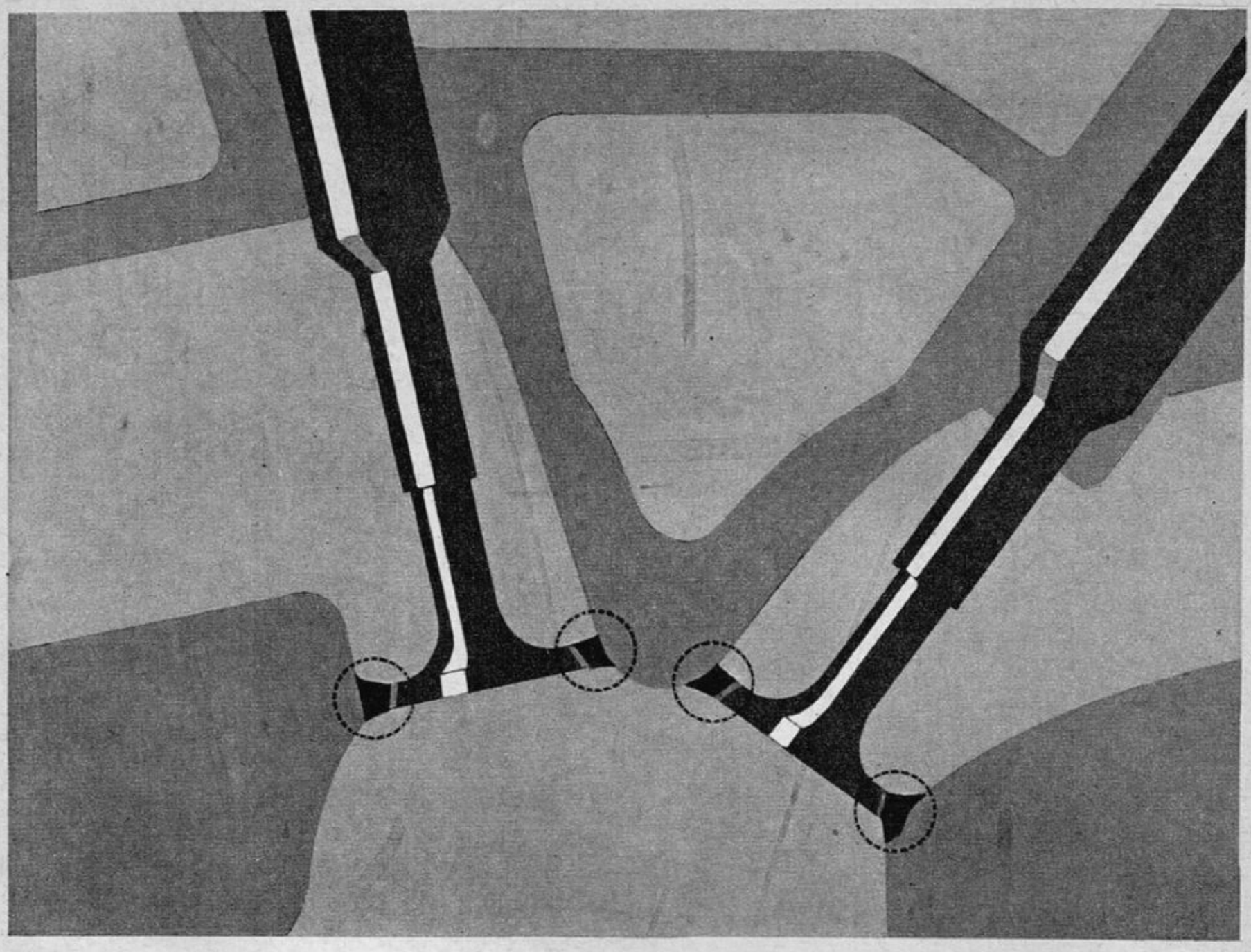
De este modo simple se van desprendiendo de las pastillas minúsculas partículas que quedan en la nafta en suspensión coloidal por el movimiento del combustible. Usando el combustible como vehículo, las partículas son llevadas hasta el cilindro, pasando de largo por la bomba de nafta, filtros varios y carburador. Una vez en la cámara de combustión, por el calor producido durante la explosión, se activan y funden instantáneamente, siendo distribuidas por los movimientos de las piezas y depositadas en las partes metálicas que quedan bajo nivel, o sea, los desgastes.

Las zonas en las que con más intensidad se depositan son: paredes interiores de cilindros, asientos de válvulas, aros de pistones, guías, y el Motaloy llega a estos lugares debido a la atracción molecular creada por la fricción de las superficies metálicas. Los excesos de Motaloy, se desprenden de los lugares de depósito y son evacuados vía caño de escape.

Teniendo todos estos elementos en consideración, PARABRISAS ha efectuado una prueba de orden práctico, para lo cual utilizó dos automóviles afectados al servicio de taxímetros, dos Di Tella 1500, propiedad, respectivamente, de los señores Angel Piteo y Rubén Oscar Virona. De los taxímetros elegidos, el correspondiente al señor Piteo, chapa T12061, contaba con 192.894 kilómetros recorridos y tenía como gasto de aceite, 3,5 litros cada 1.000 kilómetros. El otro taxímetro, chapa T10030, contaba con 62.800 kilómetros y consumía un litro de aceite cada 3.000 kilómetros. La elección de estos vehículos se hizo teniendo

https://argentoteca.blogspot.com

PRUEBA ESPECIAL: MOTALOY



Tal vez las partes más receptivas a la metalización de Motaloy, sean los asientos de válvulas, tanto en admisión como en escape. La parte oscura dentro de la línea circular de puntos, aumentada y fuera de proporción por razones explicativas, constituyen dichos asientos. El mismo tipo de trabajo y las altas temperaturas a que están sometidas dichas zonas contribuyen a hacer una acción realmente efectiva de conservación.

en cuenta dos estados: uno, bueno, y el otro, muy malo.

Luego de hechas las comprobaciones del caso en el dinamómetro de Enrique Viel Témperley, éstas arrojaron los siguientes datos: auto chapa T12061: prueba Clayton en directa: 2.500 rpm - 10 HP, 3.000 rpm - 13 HP, 3.500 rpm - 13 HP. Compresiones: cilindro número uno: 135 libras/pulg.²; cilindro número dos: 125 libras/pulg.²; cilindro número tres: 135 libras/pulg.²; cilindro número cuatro: 140 libras/pulg.²

Auto chapa T10030. Prueba Clayton en directa: 2.500 rpm - 14 HP, 3.000 rpm - 23 HP, 3.500 rpm - 26,3 HP, 4000 rpm - 30 HP. Compresión: cilindro número uno, 145 libras/pulg.²; cilindro número dos, 140 libras/pug.²; cilindro número tres, 150 libras/pulg.² y cilindro número cuatro, 145 libras por pulg.²

En ambos casos se echaron en el tanque de nafta el número correspondiente de pastillas de Motaloy, de acuerdo con lo que especifican los fabricantes, Motaloy Manufacturing Corporation, S. Antonio, Texas.

El taxímetro es tal vez el mejor banco de pruebas para este tipo de cosas. Funciona casi constantemente con el motor sometido a trabajo continuo. La prueba de PARABRISAS se realizó a través de diecisiete mil kilómetros ciudadanos, tiempo o distancia que los representantes de Motaloy en la Argentina, Distribuidora Automotriz S.A., consideraban suficiente para poner de manifiesto las bondades de su producto.

Luego de cumplidos los kilómetros estipulados, se procedió a realizar las comprobaciones posteriores a la prueba. Por razones especiales y que no dependieron del dinamómetro de Enrique Viel Témperley, no se utilizó este aparato en las mediciones finales, y éstas se hicieron vía compresómetro e inspección visual. Los resultados arrojaron las siguientes cifras: auto chapa T12061: cilindro Nº 1, 138 libras/pulg.²; cilindro Nº 2, 135 libras/pulg.²; cilindro Nº 3, 137 libras/pulg.², y cilindro Nº 4, 141 libras/pulg.²

El motor de este automóvil estaba en muy malas condiciones. Una vez hecho el desarme del mismo se comprobó que tenía todas las bielas fuera de escuadra, o sea que los pistones trabajaban constantemente recostados sobre un lado. No obstante, el remetalizado prácticamente igualó las presiones en las cuatro cámaras de combustión, y al ser desarmado, viose que no tenía la lógica y esperable rebaba en el borde superior de los cilindros. Como sucede con este producto, durante los primeros kilómetros de rodamiento, el consumo de aceite aumentó en forma notable. Durante ese período, el producto estaba descarbonizando, no solamente la tapa de cilindros y sus partes, sino las incrustaciones producidas en los aros, especialmente los de control de aceite. Esto hizo que, lógicamente, subiera más lubricante a la parte superior de la cámara de combustión. Luego de este período, el producto no pudo demostrar sus bondades, dado que, entre otras cosas, el motor tenía algunos aros rotos.

Auto chapa T10030. Este automóvil estaba en buen estado, tanto de motor como de todo lo demás. Daba la impresión de andar bien. Y andaba bien. El consumo de aceite perfectamente normal dado su trabajo.

Luego de los kilómetros de prueba, las comprobaciones del compresómetro dieron cifras muy similares para todos los cilindros: Nº 1, 147; Nº 2, 145; Nº 3, 150 y Nº 4, 148 libras por pulg.² Aquí puede notarse la acción remetalizadora de Motaloy. Como corresponde, los primeros kilómetros fueron para descarbonizar, y por lo tanto aumentó el consumo de lubricante. Luego del período o etapa de descarbonización, la acción de Motaloy, al rellenar rayaduras y desgastes, disminuyó el consumo de aceite en un 15% del consumo original. Este motor no fue desarmado. Cabe decir, que luego de la prueba, el Di Tella levantaba en cuarta desde 20 kilómetros por hora, sin trepidaciones ni pistoneos.

Como conclusiones de esta prueba, tal vez convenga tomar como norma el auto chapa T10063, ya que el otro automóvil tenía roturas y desgastes que quedan fuera del efecto de Motaloy. *

https://argentoteca.blogspot.com

Puntero en resistencia por muchos más kilómetros!

GENERAL JET-AIR con banda de rodamiento DOBLE

Desde su señorial apariencia el nuevo JET-AIR muestra ahora su estampa de gran neumático, realzada por la modernísima **banda blanca angosta,** modelo único en el país, que sigue la última tendencia europea y estadounidense. Y como siempre, JET-AIR, fabricado con Duragen* importado, le brinda una fortaleza extraordinaria y una incomparable resistencia. ¡Póngalo a prueba! Exija de este neumático las más duras performances... ¡su JET-AIR le responderá siempre como nuevo! (* Compuesto de Caucho Especial exclusivo de GENERAL).

DOBLE BANDA = DOBLE KILOMETRAJE

Este diseño de avanzada distribuye el peso de la carga sobre dos puntos de contacto con el piso, asegurando así menor desgaste y mayor seguridad. Además, la cámara de aire que se forma entre las dos bandas proporciona un constante enfriamiento que le brinda al JET-AIR una vida útil incomparablemente más larga!

Un solo punto de apoyo. Dos puntos de apoyo.

NEUMATICOS GENERAL

...con audacia de futuro!

https://argentoteca.blogspot.com

OLAS NUEVAS

Olas nuevas en el deporte del automóvil, rompen contra las escolleras de la costumbre y la tradición. En la interesante carrera de Turismo Mejorado de San Pedro, una bomba explotó en el ambiente: el Mini-Cooper S de Guillermo Gainza Paz, ganador "por paseo" de su categoría frente a todos los esfuerzos de los Gordini de IKA y el Auto Unión de Vicente Formisano. Pocos días más tarde, en Chascomús, el Cooper se rompería; hay que esperar, entonces, una tercera confrontación efectiva para ver hasta qué punto la nueva ola puede mojarle los pies a Don Steven y sus cohortes, por un lado, y al simpático "tano" Formisano ("Ahora tengo que empezar todo de nuevo"), por el otro. ¿Vendrán al país hordas de Mini-Cooper, ávidos de hacer entornar las espesas cejas de Horacio Steven? No se sabe, pero no sería raro. Hay un antecedente previo a Gainza Paz; en un Gran Premio TM, Rodrigo Daly corrió un Mini-Coper, anduvo bien, después tuvo que abandonar. Claro que una cosa es un circuito asfaltado y otra, nuestras inhóspitas rutas del interior, para las minúsculas rueditas (10") del Mini-Minor y variantes.

En Turismo de Carretera, las cosas se han volcado considerablemente de un año a esta parte. Del Ford, la hegemonía ha pasado ahora a manos del Chevrolet. Era previsible que su motor de válvulas a la cabeza se prestara más a la preparación para altas velocidades, que el "side-valve" de Ford. Sin embargo, durante tantos años predominaron los V8 de Henry, más que nada porque había mucha más experiencia volcada en su preparación. Ahora, parece que las cosas han tomado un ritmo más acorde con lo que sugiere la teoría de los motores; y además, tenemos el nuevo motor 3,8 litros, siete bancadas, del Chevrolet "Super", como brillante base para trabajar.

En Mar y Sierras y Olavarría, sin embargo, el Ford siguió peleando como gato panza arriba. Mar y Sierras fue de los hermanos Emiliozzi, máximos artífices del V8; en Olavarría, la rotura del piñón y corona del Ford N° 1 permitió la victoria de Juan Manuel Bordeu con Chevrolet. No hay ninguna duda de que, en manos de esos excelentes mecánicos que son Dante y Torcuato Emiliozzi, el Ford sigue funcionando a pesar de sus válvulas laterales. Pero los restantes defensores de la marca ya encuentran cada vez más difícil el camino de la victoria. Dicen por ahí que se está trabajando sobre un Ford seis cilindros de válvulas a la cabeza; habría que ver...

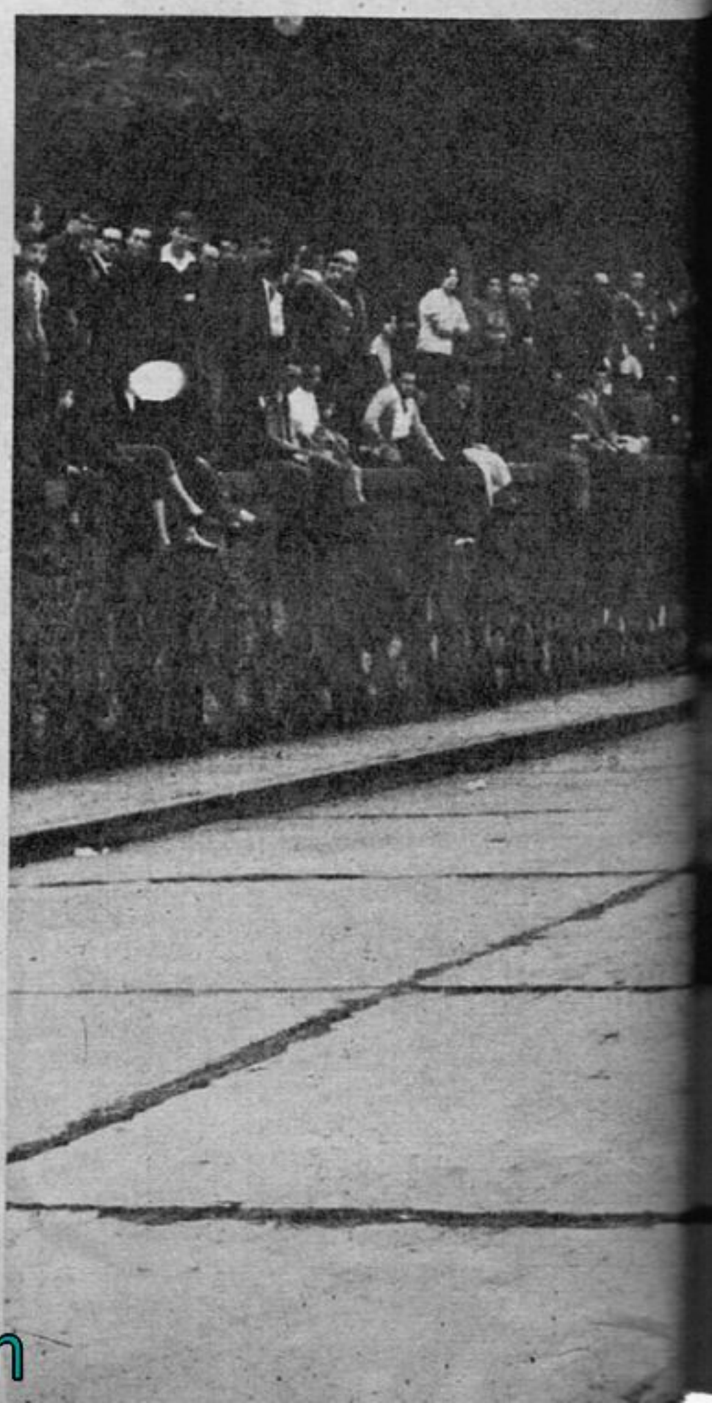
Las dos carreras de la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera fueron interesantes, bien acompañadas por el interés del público, y de trámite muy emotivo. Sin embargo, no hay duda de que la nota la dio, en la segunda reunión, el Chevrolet Chevy II de José Froilán González, al mando de Jorge Cupeiro. Esa es la otra ola nueva que rompe contra las escolleras de la tradición.

Y las del interés creado, según la iracunda secuela del segundo puesto de Cupeiro frente a lo más granado de los especialistas clásicos de Turismo Carretera; protestas en tropel, arguyendo que el Chevy II no tiene chasis. Tampoco lo tiene el Mercedes 300SE de Eugen Bohringer, pero sin embargo ganó el Gran Premio Internacional de Turismo cuyo recorrido no es, por cierto, un paseo dominguero para tías Gertrudis acostumbradas a pasear por avenida del Libertador con el auto del finado tío Anacleto. Tal vez, los intereses creados logren anular esta victoria (moralmente hablando) de la técnica nueva; pero nadie podrá negar que los coches sin chasis pueden ganarle, en cualquier momento a los provistos de bastidor.

El argumento traería a colación nuevamente el tema de Turismo Mejorado **versus** Turismo Carretera **versus** Turismo Nacional. Quienes hábilmente manejan los argumentos sensibleros en defensa de una categoría que "ya no admite más milagros", como acertadamente dijera un colega, se encuentran hasta ahora en ventaja en la guerra fría. Claro que "en una de ésas", los Turismo Na-

La nueva ola asoma la trompa. ¿Inundará o se retirará?

Néstor Salerno; la Maserati sigue rindiendo



https://argentoteca.blogspot.com

EN EL DEPORTE

cional le ganan a los TC dentro de la estructura de su propia arcaica reglamentación..., si no, ver carrera Cupeiro Autódromo Municipal.

En la categoría Sport, nada se ha visto de nuevo últimamente. La eficaz Maserati 2.000 de Néstor Salerno lucha contra el Aston-Martin 3.000, también eficaz, de Juan Forrest Greene, flamante presidente de la nueva comisión que rige los destinos de la Asociación Argentina de Automóviles Sport. En Chascomús, vimos un buen andar de Pantuso, propietario de una de las tantas Ferrari 2.715 que andan pululando por ahí, y un hombre que, si bien tiene aristas por pulis, no tiene miedo de pisar y que "puede andar". Vicente Formisano demostró hasta qué punto domina el Auto Union; impecablemente preparado, su 1000S anduvo junto con los autos sport, a pesar de ser un sedan encuadrado dentro de lo que es Turismo Mejorado. La categoría sport, obvio es afirmar, se debate en una medianía surgida de la falta de renovación de elementos; no han prosperado las diversas tentativas por crear una categoría nacional y los coches que corren son todos sport-carrera viejos o algunos productos de creación individual, en las que ojalá las horas perdidas y las pestañas quemadas, se compensarán con éxitos que premiarán el esfuerzo de sus preparadores.

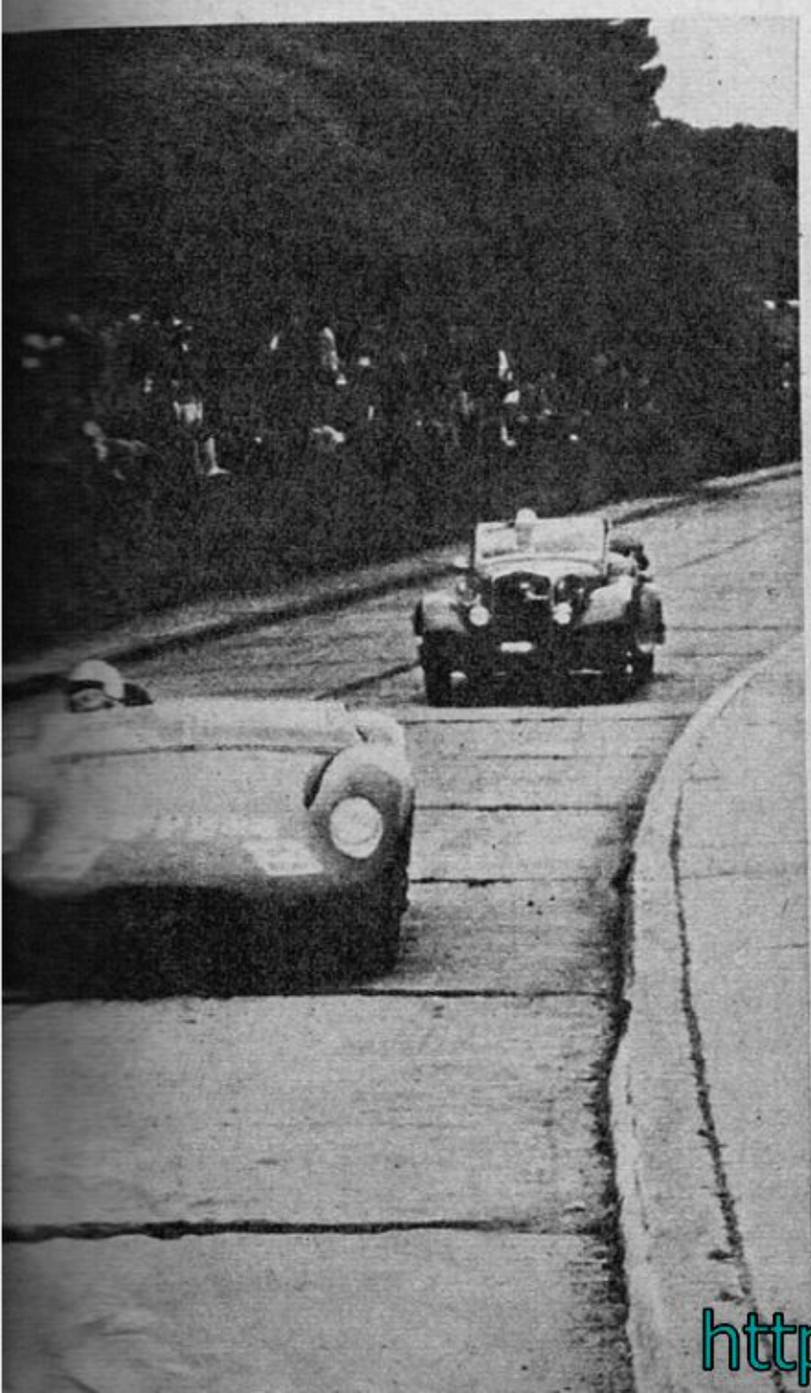
En Mecánica Nacional, se disputó una competencia en Río Cuarto en la cual nuevamente se puso de manifiesto que a Nasif Stéfano "no hay con qué darle". En esta categoría vemos también un excesivo apego a esquemas ampliamente superados; pero por todos lados se habla de coches nuevos con el motor atrás, con suspensiones independientes tipo Grand Prix, y con las últimas novedades de la técnica mecánica, que le dicen. Vivamos en la esperanza de que todo no quede en aguas de borraja y que podamos ver en nuestros circuitos de Mecánica Nacional coches cuyo esquema técnico sea el fiel reflejo del contemporáneo decir y hacer en la construcción de autos monoplaza. No cuesta nada más hacerlos bien que hacerlos dentro de la estructura demasiado convencional que ha imperado hasta ahora.

Trasladándonos al exterior, la primera carrera del calendario Grand Prix tuvo un resultado un tanto inesperado: superioridad, aunque leve, de los B.R.M., Graham Hill y Richie Ginther, frente a los Lotus, de Jim Clark y Peter Arundell. Escribimos aun sin tener la historia de los pormenores de esta carrera, tan distinta, por circuitn, a las restantes del Campeonato Mundial de Conductores.

Por ahora, la suerte sigue dándose de verde. ¿Qué pasará con el Sol Naciente?

Ferrari en Sebring: Cavallino siempre rampante.

Mini-Cooper y Gainza Paz: esto puede ser.



https://argentoteca.blogspot.com

OBJETIVO: BATIR A FERRARI

A 35 kilómetros al oeste de Londres, en la pequeña localidad de Slough, diez "supercerebros" anglonorteamericanos respaldados por un staff técnico de 14.000 personas, trabajaban en un proyecto algo similar al "proyecto Apollo" (1): construir un Gran Turismo capaz de batir a los mitológicos Ferrari.

¿A quién se le ocurrió tamaña idea? Bueno, nada menos que a la Ford Motor Co.

Ya a mediados del año 1962 los yanquis de Dearborn comenzaron en un "in crescendo" continuo, a participar activamente en el campo deportivo-automovilístico. Primero fue la participación del Falcon Futura Sprint en los grandes Rallyes europeos, luego fue la colaboración con Carroll Shelby y la A. C. Cars en la construcción de los promisorios A.C. Cobra, y más tarde el gran éxito de la combinación Lotus (Chapman) - Ford en la última y tan discutida edición de las 500 Millas de Indianápolis.

Pero en realidad, el objetivo fundamental de esta cruzada en el campo competitivo, fue y es, sin duda, la obtención del cetro de los G. T., ya que esta categoría representa el escalón más cercano (dentro de los autos de competición) a los automóviles de serie y uso normal.

Fracasada la tentativa de comprar a la Ferrari con don Enzo y todo (para una coproducción), la Ford acudió a Eric Broadley —inglés, diseñador de los Lola— y gracias a un contrato suculento lo alistó en sus huestes. La idea, convertida luego en slogan, quedó así resumida: "Si no podemos comprarla (a Ferrari) debemos batirla". En esa tónica se agenciaron a John Wyer, proveniente de Aston Martin, como director deportivo, a Roy Lunn, diseñador del Jowett Jupiter R 4, Aston Martin D B 2 y Ford Anglia 105 E; a ellos adjuntaron varios "cráneos" locales y se lanzaron a la conquista.

Como base del proyecto se tomó el Lola GT y se lo fue desarrollando y modificando paulatinamente, como dólares no faltaron, los muchachos no escatimaron experiencias.

Los radiadores (dos en el proyecto original) pasaron desde atrás hacia la proa del vehículo, para poder admitir los 2.800 m³/minuto de aire que requería el motor Fairlane Indianápolis de 4.200 c.c. y 350 HP empleado. Dejado de lado el Lola original se comenzó a trabajar en el presuntamente definitivo Ford G. T.

El bastidor del monstruo sagrado quedó constituido por una estructura monocoque realizada en láminas de acero acajonadas cuyo peso solo es de 100 kg. Básicamente está formado por dos secciones laterales en "D" unidas por una plataforma estampada y cuatro transversales soldadas; como en el Lola, los tanques de combustible (de plástico) van alojados en las secciones laterales.

La suspensión anterior, a paralelogramo deformable de brazos desiguales, lleva resortes helicoidales con amortiguadores coaxiles incluidos, y es prácticamente igual al del Lola GT y al del Mustang I; atrás, el Ford G. T. lleva un trapecio invertido inferior, un brazo superior y dos tensores longitudinales, y el elemento elástico también lo constituyen resortes helicoidales.

La distancia entre ejes del Ford G. T. es de 2.410 mm, sus trochas son de 1.370 mm iguales adelante y atrás, el peso en seco pero con aceite es de 825 kg, de los cuales el 43 % descansa sobre el eje delantero y el 57 % sobre el trasero.

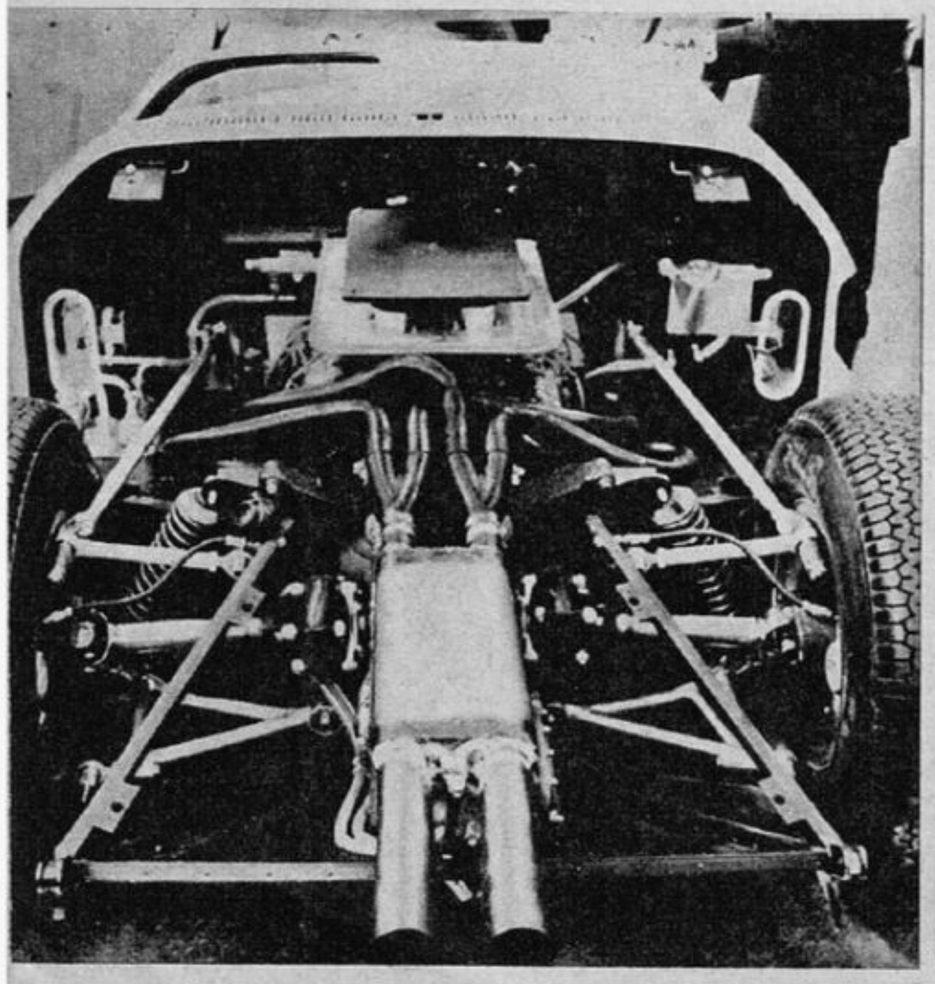
Los frenos son a disco en las cuatro ruedas con dos circuitos independientes (los discos son de 275 mm de diámetro); los neumáticos (Dunlop Racing) miden 5.50x15 adelante y 7.25x15 atrás. Las llantas de rayos fueron provistas por la fábrica italiana Borrani y se fijan sobre mazas tipo Rudge. La caja de cambios es una Colotti 37 de 4 marchas y R M.

La carrocería de plástico ha sido altamente estudiada en túnel aerodinámico, pese a lo cual se le debió agregar bajo la trompa una aleta Handley Page para reducir una pronunciada tendencia a despegarse de adelante.

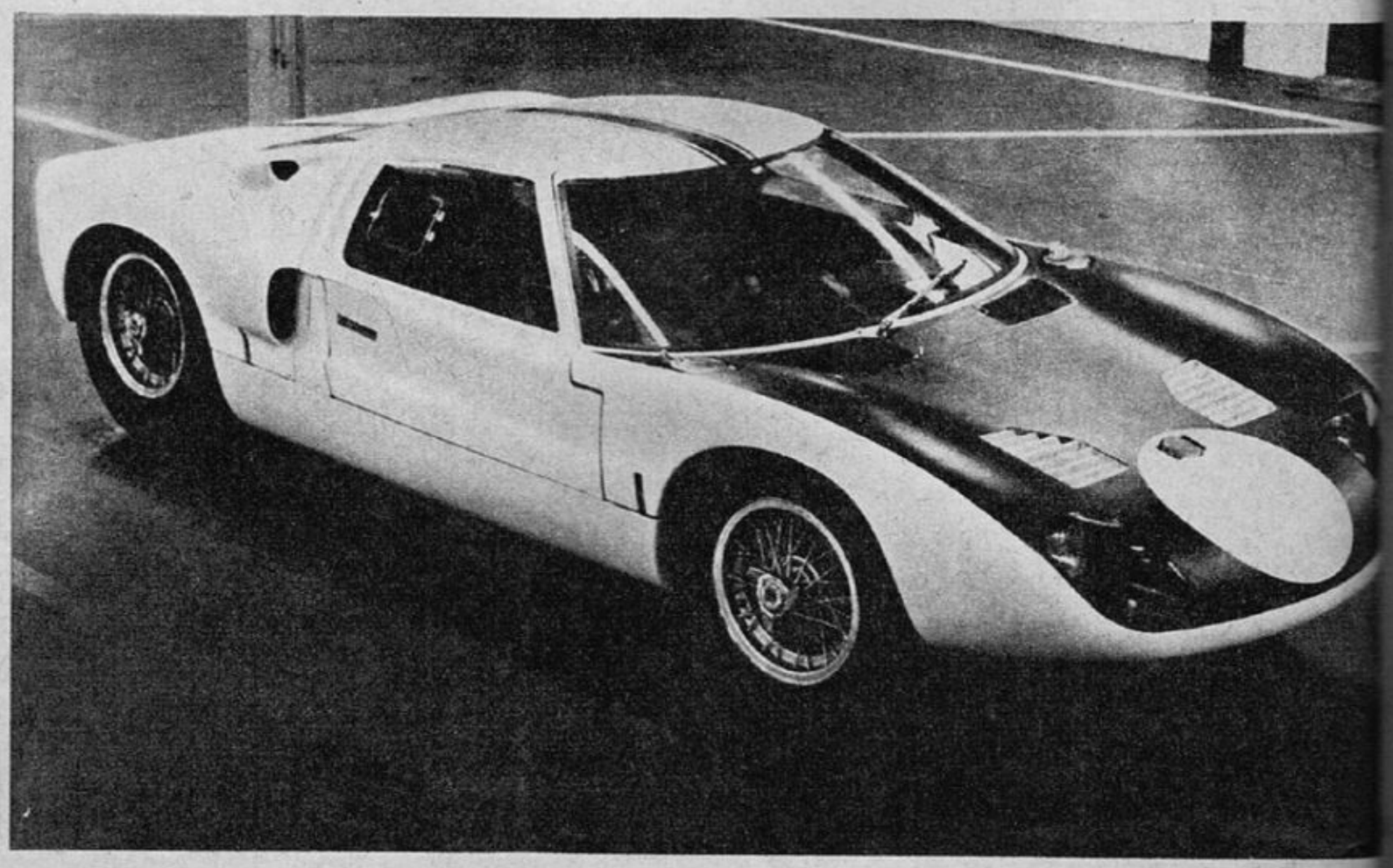
No obstante los estudios realizados, la práctica dio un dictamen muy negativo para los Ford GT, en ensayos realizados en Le Mans, en abril pasado, dos prototipos tuvieron sendos accidentes. Al superar los 220 kph de velocidad ambas máquinas perdieron adherencia, saliendo de la pista (piloteaban las unidades Roy Salvadori y Jo Schlesser). Las causas de los "fuoripistas" posiblemente hayan sido debidas a problemas aerodinámicos. Pese a todo, los hombres de Ford seguirán trabajando para solucionar los problemas y realizar su objetivo: batir a Ferrari. *

(1) Hombre en la Luna.

Ford GT: panorama desde el puente.



Ocho contra Maranello: pronto se sabrá.



https://argentoteca.blogspot.com

El Dr. Virgilio Tedín Uriburu, el polista Francisco E. Dorignac, la pintora Raquel Forner, y el escritor C. Córdova Iturburu, en un piso del Depósito "C" de añejamiento de Destilerías Hiram Walker & Sons (Arg.) S. A.

EL WHISKY VERDADERAMENTE INSUSTITUIBLE

Elaborado por Destilerías Hiram Walker & Sons (Arg.) S.A.

Tiene por cuna un casco de roble.

En decenas de miles de cascos de roble como éstos, se añejan, durante más de 4 años, los más finos alcoholes de granos argentinos destilados por Hiram Walker. De su posterior unión con los "malt-whiskies" importados directamente de Escocia, "*nace viejo*" *el insustituible* Old Smuggler!

OLD *Smuggler*

WHISKY MUY AÑEJO

SE BEBE EN EL MUNDO ENTERO.

YUSTE 96

https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

Estos precios son reales y reflejan operaciones en firme y no promedios o estimaciones. Si al comprar su unidad usted comprueba diferencias excesivas debe averiguar si eso se debe a mejoras especiales (tapizado y/o pintura nuevos), al otorgamiento de garantías o a facilidades en la financiación subsiguiente. Pero estos precios son, en general, la más correcta orientación para la compra. Los precios de los autos 0 kilómetro están actualizados al 1º de junio de 1964.

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1947	110.000-120.000	
10 HP.	1948	120.000-130.000	
10 HP.	1949	130.000-140.000	135.000
AUTOAR			
Rural	1956/57	130.000-150.000	
Sedan	1956/57	130.000-160.000	140.000
Rural	1958/59	150.000-180.000	
Sedan	1960	190.000	
BERGANTIN			
4 cilindros	1960	220.000-250.000	
4 cilindros	1961	260.000-280.000	270.000-290.000
BORGWARD			
Isabella	1956	250.000-270.000	250.000
Isabella	1959/60	300.000-350.000	310.000
Isabella	1961	370.000-400.000	
BUICK			
4 puertas	1940	120.000-140.000	130.000
Coupé sedan	1940	130.000-160.000	
4 puertas	1941/42	130.000-170.000	140.000
Aerosedan	1942	130.000-150.000	
Super 2 puertas	1946/47	150.000-170.000	
Super 4 puertas	1946/47	150.000-180.000	
Super 2 puertas	1950	180.000-200.000	
Super 4 puertas	1950	200.000-220.000	
Dynaflow 2 puertas	1951	140.000-160.000	150.000
Super 4 puertas	1954	300.000-330.000	
Super 4 puertas	1956	400.000-430.000	
Super 4 puertas	1957	480.000-500.000	
Super 4 puertas	1958	510.000-540.000	
Super 4 puertas	1959	560.000-590.000	
Super 4 puertas	1960	720.000-760.000	
CADILLAC			
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
Coupé sedan	1940/41	130.000-150.000	
Coupé convertible	1941	130.000	
4 puertas	1942	130.000-150.000	
4 puertas camb. mec.	1946/47	160.000-190.000	
4 puertas camb. aut.	1946/47	150.000-170.000	
Coupé sedan c. aut.	1946/47	150.000-180.000	
4 puertas camb. aut.	1949	170.000-200.000	
4 puertas camb. aut.	1950	200.000-240.000	
4 puertas camb. aut.	1951	280.000	
4 puertas	1953	320.000-350.000	
4 puertas camb. aut.	1954	440.000-480.000	
Coupé De Ville	1954	500.000-540.000	
4 puertas camb. aut.	1954	500.000-530.000	
Coupé De Ville	1957	600.000-630.000	
4 puertas camb. aut.	1958	740.000-780.000	
Coupé De Ville	1959	870.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
CITROEN			
11 ligero	1947/48	140.000-170.000	160.000-170.000
2 CV	1958	160.000-180.000	
2 CV	1960	190.000-210.000	200.000
2 CV	1962	230.000-250.000	230.000
2 CV	1963	270.000-290.000	300.000
CHEVROLET			
2 puertas	1940	140.000-160.000	
Coupé convertible	1940	130.000-150.000	
Coupé sedan	1940	170.000-200.000	210.000
4 puertas	1941/42	170.000-200.000	
Coupé sedan	1941	150.000-190.000	
Coupé convertible	1941	160.000	
2 puertas	1946/47	220.000-260.000	240.000
4 puertas	1946/47	260.000-290.000	270.000-290.000
Coupé sedan	1946/47	290.000-320.000	
Fleetline	1947	300.000-340.000	320.000
4 puertas	1948/49	270.000-310.000	
4 puertas	1950	280.000-320.000	310.000
Coupé sedan	1951	400.000-430.000	
2 puertas	1951	300.000-340.000	
4 puertas	1951	340.000-390.000	360.000-380.000
Coupé sedan	1952	380.000-400.000	
4 puertas	1952	370.000-390.000	
4 puertas	1953	390.000-420.000	
B. Air 8 cil. cam. aut.	1955	460.000-490.000	
B. Air 6 cil. cam. mec.	1956	530.000-560.000	550.000
B. Air 8 cil. cam. aut.	1956	520.000-550.000	
B. Air 6 cil. cam. mec.	1957	530.000-560.000	550.000
B. Air 6 cil. cam. mec.	1958	690.000-720.000	
B. Air 8 cil. cam. aut.	1958	700.000-730.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1958	740.000-780.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1958	650.000-680.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1959	770.000-800.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1960	860.000-900.000	870.000
Impala 8 cil. c. aut.	1960	820.000-850.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1961	930.000-960.000	940.000
Impala 8 cil. c. aut.	1961	930.000-960.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1962	1.050.000-1.150.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1962	1.150.000-1.300.000	1.200.000
B. Air 8 cil. cam. aut.	1962	1.100.000-1.200.000	
B. Air 400 8 cil.	1962	630.000-680.000	640.000-660.000
B. Air 400 8 cil.	1963	650.000-680.000	660.000-670.000
CHRYSLER			
4 puertas	1940	110.000-130.000	
4 puertas	1941/42	140.000-160.000	
4 puertas Windsor	1946	150.000-170.000	
4 puertas 6 cil.	1947	140.000-160.000	
4 puertas 8 cil.	1949	170.000-200.000	
4 puertas 8 cil.	1950	180.000-220.000	

GM GENERAL MOTORS ARGENTINA

SENATORE CO. ARGENTINA S.A.

Av. CORDOBA 3650
TUCUMAN 3751
T. E. 89-0696 al 99

CHEVROLET Super 64

PICK-UP CHEVROLET 64

AMPLIAS FACILIDADES • AUTOMOVILES USADOS • PERMUTAS

SOLICITE VENDEDOR TELEFONICAMENTE

https://argentoteca.blogspot.com

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas 8 cil.	1951	240.000-260.000	
Imperial 8 cil.	1954	200.000-240.000	230.000
DE CARLO			
600	1960	150.000-170.000	
700	1960	170.000-190.000	180.000
700	1961	200.000-230.000	
700	1962	230.000-250.000	230.000
700	1963	250.000-280.000	250.000-270.000
Coupé BMW (import.)	1961	270.000-300.000	
DE SOTO			
2 puertas	1940/41	120.000-130.000	115.000
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
4 puertas Fluid Drive	1946	150.000-170.000	
4 puertas Fluid Drive	1947	160.000-190.000	
4 puertas (chico)	1947	180.000-200.000	190.000
4 puertas	1951	250.000-290.000	
Coupé Sportaman	1951	270.000-300.000	
4 puertas	1953	280.000-320.000	280.000
Rural 8 cil.	1954	330.000-360.000	
4 puertas 8 cil.	1956	400.000-430.000	
DI TELLA			
1500	1960	410.000-430.000	420.000
1500	1961	430.000-460.000	440.000-470.000
1500	1962	450.000-500.000	470.000-500.000
1500	1963	510.000-540.000	510.000
D. K. W.			
Coupé sedan	1956	260.000-280.000	260.000
4 puertas	1958	280.000-300.000	
Sedan 1000 4 puertas	1960	380.000-400.000	380.000
Sedan 1000 4 puertas	1961	420.000-440.000	
Rural 1000	1962	440.000-470.000	440.000
Sedan 1000 4 puertas	1963	500.000-530.000	
Rural 1000	1963	520.000	
DODGE			
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
4 puertas (chico)	1946/47	180.000-200.000	210.000
4 puertas	1950	200.000-230.000	
Coupé sedan	1951	260.000-300.000	270.000
4 puertas	1951	250.000-280.000	
4 puertas	1956	400.000	
Rural 8 cilindros	1956	350.000	
ESTANCIERA			
Willys	1951	140.000-160.000	
Ika	1957	170.000-210.000	
Ika	1958	220.000-250.000	220.000-240.000
Ika	1959	220.000-260.000	230.000
Ika	1960	260.000-300.000	270.000
Ika	1961	300.000-330.000	310.000
Ika	1962	320.000-350.000	360.000
FIAT			
1100 4 puertas	1947	120.000-150.000	
1100 4 puertas	1956	200.000-240.000	
1100 4 puertas	1957	220.000-250.000	
600 2 puertas	1958	170.000-200.000	180.000-190.000
1100 4 puertas	1958	230.000-260.000	
600 2 puertas	1960	220.000-240.000	220.000
1100 4 puertas	1960	330.000-350.000	320.000-340.000
750 2 puertas	1961	250.000-270.000	270.000
1100 4 puertas	1961	360.000-390.000	380.000
750 2 puertas	1962	280.000-310.000	
1100 4 puertas	1962	430.000-450.000	430.000
1100 4 puertas	1963	470.000-500.000	
750 2 puertas	1963	330.000-370.000	330.000-350.000
1500 Gran Clase 4 p.	1963	640.000-690.000	660.000
FORD			
2 puertas	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1940	150.000-180.000	
Coupé sedan	1940	190.000-210.000	
Coupé convertible	1940	150.000-170.000	
2 puertas	1941/42	160.000-180.000	
4 puertas	1941/42	170.000-220.000	200.000-210.000
Coupé sedan	1941/42	220.000-250.000	
2 puertas	1946/47	230.000-260.000	
4 puertas	1946/47	260.000-290.000	
Coupé sedan	1946/47	300.000-350.000	320.000
Coupé convertible	1946/47	250.000-280.000	
4 puertas	1948/49	250.000-290.000	
4 puertas	1951	250.000-280.000	
2 puertas	1951	240.000-270.000	
2 puertas	1952	280.000-320.000	
4 puertas	1952	290.000-320.000	
4 puertas	1953	310.000-340.000	
Coupé sedan	1954	360.000-390.000	
4 puertas	1955	400.000-440.000	
Coupé sedan	1955	420.000-450.000	
GRACIELA			
2 puertas	1957	100.000-120.000	
2 puertas	1958/59	130.000-150.000	
HANSA			
1100 2 puertas	1960/61	200.000-240.000	200.000
Rural 1100 2 puertas	1961	210.000-240.000	220.000
HILLMAN			
4 puertas	1947	100.000-120.000	110.000
4 puertas	1950	140.000-160.000	
4 puertas	1956	200.000-230.000	210.000
4 puertas	1961	400.000-420.000	

NOVEDAD: SIMCA DE CARLO 1300

Ha sido firmado el decreto del Poder Ejecutivo por el cual se autoriza a la firma Metalmecánica S.A.C.I.F. a producir en el país el SIMCA ARIANE, que en la versión nacional se denominará SIMCA - DE CARLO 1300.

Se trata de un vehículo de amplia difusión en Francia y otros países europeos, donde ha merecido gran aceptación, fundamentalmente por su comodidad y bajo costo operativo.

La unidad será propulsada con el probado motor Rush Super de 5 bancadas. Tiene 4 cilindros en línea refrigerados por agua, y son sus medidas (diámetro y carrera) de 74 y 75 mm.; la cilindrada total asciende a 1290 c.c., y gracias a una relación de compresión de 8,5 a 1 alcanza una potencia de 62 HP SAE, a 5.200 r.p.m.

La transmisión está formada por una caja de cambios de 4 marchas (2ª, 3ª y 4ª sincronizadas) con leva de accionamiento ubicada en la columna de la dirección, el embrague es monodisco seco y el puente trasero es un par hipoidal de relación 9 x 43, con tal desmultiplicación; la velocidad máxima del coche se estima en 130 km/h, aproximadamente.

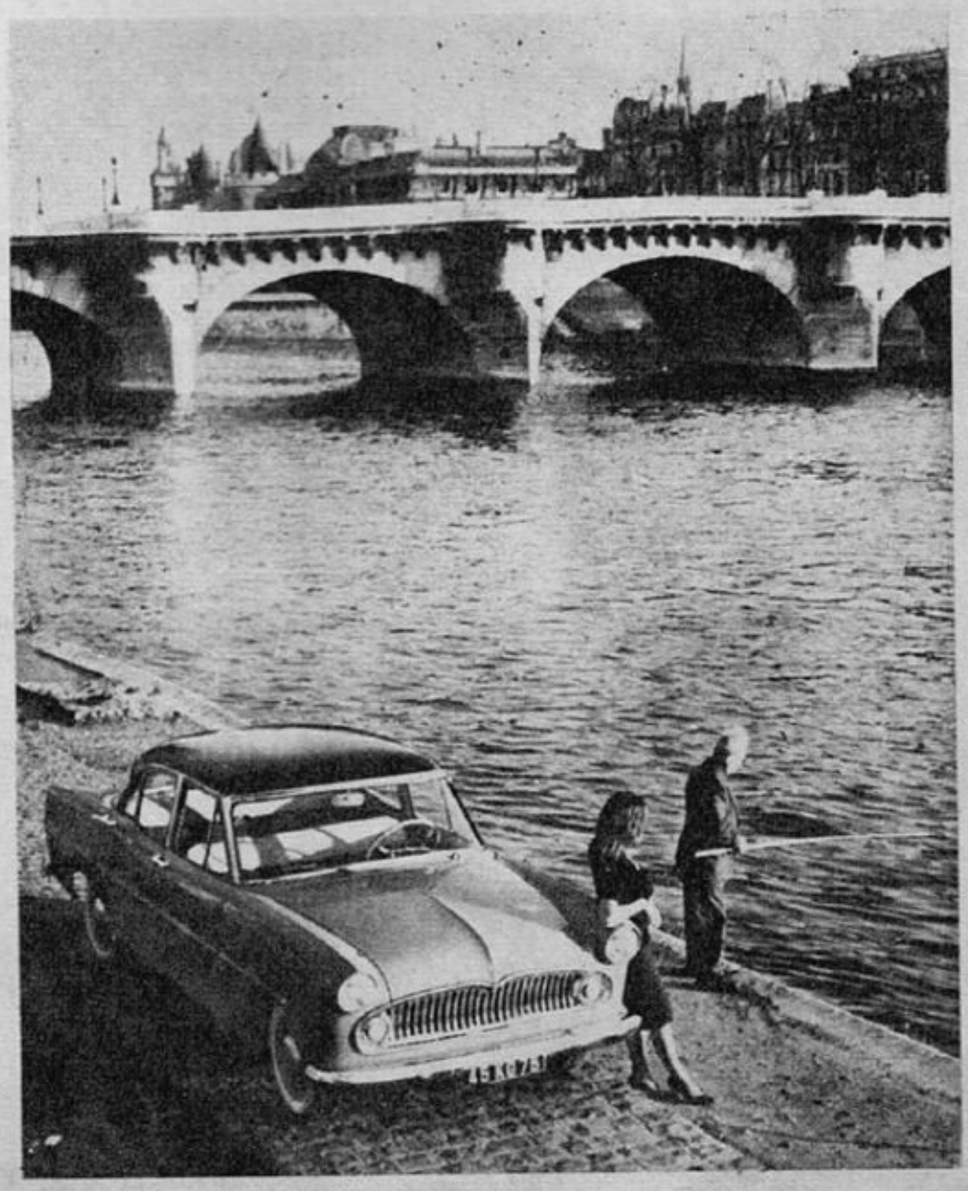
La suspensión delantera es típica Mac Pherson con barra estabilizadora, y la trasera es a eje rígido con dos ballestas longitudinales con espesores deslizantes entre las hojas, para aumentar la flexibilidad.

Los frenos hidráulicos son del tipo Twinplex adelante; la superficie total de frenado es de 1106 cm^2.

Los neumáticos del Simca - De Carlo son 6.50 x 15.

La carrocería es portante con chasis complementario para mayor rigidez, y ha sido concebida como berlina de seis plazas, no obstante lo cual, el vehículo en orden de marcha pesa 1100 kg.

Las dimensiones generales son: distancia entre ejes, 2,69 m; troches, 1,37 y 1,34 m, adelante y atrás; longitud total, 4,52 m, y ancho total, 1,75 m.



https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
HUDSON			
2 puertas	1940	100.000	90.000
4 puertas	1940	110.000-120.000	
Coupé sedan	1940	120.000-130.000	
4 puertas	1946/47	120.000-150.000	
Coupé sedan	1946/47	140.000-160.000	
ISARD			
300	1958/59	90.000-110.000	90.000
400	1960/61	100.000-140.000	110.000
700	1962	220.000-250.000	220.000-240.000
700 Rural	1962	260.000-280.000	280.000
700 Rural	1963	330.000	
JEEP			
Willys	1947	80.000-100.000	85.000- 90.000
Ika	1957	130.000-160.000	140.000
Ika	1958	150.000 160.000	
Ika	1959/60	160.000-190.000	170.000-180.000
Ika	1961/62	200.000-240.000	210.000
KAISER			
Frazer	1947	120.000-140.000	
Manhattan	1955	200.000-230.000	210.000
Carabela	1958/59	260.000-300.000	270.000-300.000
Carabela	1960	290.000-310.000	300.000
Carabela	1961	300.000-330.000	310.000-320.000
Rambler Custom	1962/63	560.000-610.000	570.000-600.000
Rambler Ambassador	1962/63	600.000-660.000	620.000-650.000
Rambler Cross-Coun.	1962/63	550.000-570.000	550.000
LINCOLN			
2 puertas	1940	100.000-120.000	
Coupé sedan	1940	130.000-150.000	
Coupé convertible	1940	110.000-120.000	
4 puertas	1946/47	150.000-180.000	
4 puertas	1951	180.000-200.000	
4 puertas	1956	400.000-420.000	
MERCEDES BENZ			
4 puertas diésel	1951	170.000-210.000	180.000
Rural diésel	1951	170.000-200.000	190.000
170 diésel 4 puertas	1953	270.000-300.000	290.000
Rural diésel	1953	270.000-290.000	
4 puertas naftero	1953	200.000-230.000	
220 diésel 4 puertas	1953	250.000-280.000	
300 diésel 4 puertas	1953	260.000-290.000	
170 diésel 4 puertas	1955	340.000-370.000	
180 naftero 4 puertas	1955	330.000-360.000	350.000
219 naftero 4 puertas	1959	770.000	760.000
220 S 4 puertas	1959	870.000-890.000	860.000
220 S 4 puertas	1960	1.100.000-1.200.000	
220 SE 4 puertas	1961	1.350.000-1.450.000	
220 SE 4 puertas	1962	1.600.000-1.800.000	
MERCURY			
2 puertas	1940	120.000-140.000	
4 puertas	1940	140.000-160.000	
Coupé sedan	1940	160.000-180.000	
4 puertas	1941/42	160.000-190.000	
4 puertas	1946/47	240.000-280.000	
Coupé sedan	1946/47	320.000-360.000	
4 puertas	1949/50	270.000-300.000	
Monterrey 2 puertas	1951	260.000-290.000	
Monterrey 4 puertas	1951	290.000-320.000	
Monterrey 4 puertas	1953	300.000-340.000	
Montclair 2 puertas	1954	340.000-370.000	
Monterrey 4 puertas	1956	430.000-480.000	
Monterrey 4 puertas	1957	470.000-520.000	
M. G.			
Sport convertible	1940	90.000	
Sport convertible	1947	120.000-140.000	135.000

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
MORRIS			
8 HP.	1947	110.000-125.000	120.000
10 HP.	1947	120.000-140.000	
Minor 1000 Rural	1956	150.000-170.000	160.000
Minor 1000	1960	250.000-280.000	
Minor 100 Rural	1960	260.000-290.000	
Minor 1000	1961	300.000-320.000	
Minor 1000 Rural	1961	300.000-330.000	
NASH			
2 puertas	1940	90.000-100.000	
4 puertas	1940	110.000-120.000	105.000
Coupé sedan	1940	120.000	
4 puertas	1946/47	130.000-150.000	130.000
4 puertas	1951	180.000-200.000	
N. S. U.			
Prinz 24 HP.	1958	110.000-130.000	115.000
Prinz 34 HP.	1960	160.000-180.000	160.000-170.000
Prinz 34 HP.	1961	170.000-200.000	170.000-190.000
Prinz 34 HP.	1962	200.000-230.000	210.000
OLDSMOBILE			
2 puertas	1947	150.000	
4 puertas	1941/42	120.000-130.000	
4 puertas	1941/42	120.000-140.000	
4 puertas	1946/47	170.000-210.000	
Coupé sedan	1946/47	200.000-220.000	
Sedanette	1947	200.000-230.000	
4 puertas	1948/49	210.000-240.000	
4 puertas	1950/51	230.000-270.000	
Coupé sedan	1951	260.000-290.000	
4 puertas	1954	300.000-330.000	
4 puertas	1955	370.000-400.000	
Coupé sedan c.mec.	1955	370.000-400.000	
"88" 4 puertas	1956	440.000-480.000	
"88" coupé sedan	1957	560.000-600.000	
OPEL			
Kapitan 4 puertas	1947	110.000-130.000	120.000
Rekord 2 puertas	1956/57	240.000-280.000	
Rekord 2 puertas	1958	330.000-360.000	340.000
Rural	1958	340.000-370.000	
Rural	1959	380.000-400.000	
Rekord 2 puertas	1960	380.000-420.000	400.000
Kapitan 4 puertas	1961	480.000-520.000	510.000
PACKARD			
Coupé sedan	1940	90.000-110.000	
4 puertas	1940	100.000-110.000	
Cliper 4 puertas	1946/47	130.000-160.000	
4 puertas	1950	140.000-170.000	
PEUGEOT			
203	1956	200.000-230.000	210.000
403	1956/57	340.000-380.000	360.000-380.000
403	1960	460.000-500.000	460.000-490.000
403	1961	500.000-540.000	500.000-530.000
403	1962	560.000-590.000	550.000-570.000
404	1962	620.000-650.000	630.000
403	1963	630.000-650.000	620.000-630.000
404	1963	650.000-680.000	660.000
404 rural	1963	720.000	
PLYMOUTH			
4 puertas	1940/41	120.000-150.000	110.000
4 puertas	1946/47	180.000-220.000	
Coupé sedan	1946/47	210.000-240.000	
4 puertas	1949	220.000-260.000	
4 puertas	1954	330.000-360.000	
4 puertas	1956	400.000-420.000	
Rural	1956	370.000-400.000	
4 puertas	1959	450.000-480.000	

EDHE

EROSA y ANGIO Hnos. s.a.

CONCESIONARIO OFICIAL

MAGNETTE - TRAVELLER - DI TELLA 1500 - ARGENTA

DI TELLA

● SERVICE AUTORIZADO

● REPUESTOS LEGITIMOS

"UNA TRAYECTORIA EN EL AUTOMOTOR"

Bdo. de IRIGOYEN 1051 - 26 - 6652 - 8754

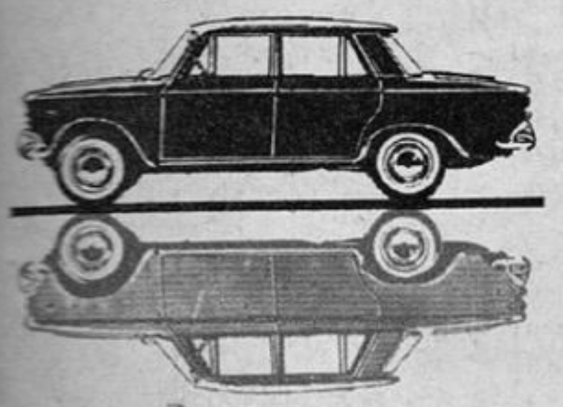
https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
PONTIAC			
2 puertas	1940/41	110.000-120.000	
4 puertas	1940/41	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	160.000-190.000	
Coupé sedan	1946/47	170.000-200.000	180.000
4 puertas	1948/49	200.000-220.000	
4 puertas camb. aut.	1951	240.000-260.000	250.000
4 puertas camb. mec.	1951	300.000-320.000	
Coupé Sedan c. aut.	1951	250.000-290.000	
RENAULT			
4 puertas	1947	90.000-110.000	
4 puertas	1951	110.000-125.000	
Dauphine 4 puertas	1958	140.000-160.000	150.000
Dauphine 4 puertas	1960	190.000-220.000	200.000-210.000
Dauphine 4 puertas	1961	240.000-270.000	250.000
Dauphine 4 puertas	1962	270.000-300.000	270.000-290.000
Gordini 4 puertas	1962	330.000-360.000	330.000-350.000
Dauphine 4 puertas	1963	320.000-350.000	310.000-330.000
Gordini 4 puertas	1963	390.000-430.000	440.000
RILEY			
1500 4 puertas	1947	120.000-140.000	
2500 4 puertas	1947	140.000-160.000	
SIMCA			
4 puertas	1955	170.000-200.000	
Rural	1955	180.000-200.000	190.000
4 puertas	1956	190.000-210.000	
Rural	1956	190.000-210.000	
SINGER			
4 puertas	1947	100.000	
4 puertas	1951	110.000-130.000	
STUDEBAKER			
2 puertas	1940	80.000- 90.000	
4 puertas	1940	90.000-110.000	105.000
4 puertas	1946/47	120.000-140.000	
4 puertas	1948	140.000	
TAUNUS			
15 M 2 puertas	1956/57	230.000-260.000	220.000
15 M Rural	1956/57	230.000-260.000	240.000
17 M 2 puertas	1958/59	340.000-390.000	340.000-380.000
17 M 4 puertas	1958/59	370.000-420.000	370.000-390.000
17 M Rural	1958/59	380.000-400.000	380.000
17 M 2 puertas	1960	420.000-450.000	420.000
17 M 4 puertas	1960	440.000-460.000	
17 M Rural	1960	450.000-470.000	450.000
17 M 2 puertas	1961	460.000-500.000	
17 M 4 puertas	1961	530.000-560.000	550.000
17 M Rural	1961	540.000-570.000	
17 M 2 puertas	1962	570.000-600.000	590.000
17 M 4 puertas	1962	590.000-620.000	
17 M Rural	1962	600.000-630.000	640.000
VALIANT			
"I"	1962	620.000-660.000	630.000-640.000
"II"	1963	650.000-690.000	660.000-680.000
VAUXHALL			
4 puertas	1947	100.000-120.000	
Velox 6 cil. 4 p.	1950/51	150.000-190.000	
Cresta 4 cil. 4 p.	1956	180.000-200.000	190.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	280.000-300.000	
Cresta 4 cil. 4 p.	1958	280.000-300.000	290.000
Victor 4 cil. 4 p.	1958	290.000-310.000	
VOLKSWAGEN			
Export 2 puertas	1951/53	220.000-260.000	240.000-260.000
Export 2 puertas	1956	260.000-290.000	260.000
Export 2 puertas	1957	320.000-350.000	
Export 2 puertas	1958	360.000-390.000	
Kombi	1958	350.000-380.000	360.000
Export 2 puertas	1959	350.000-390.000	
Export 2 puertas	1960	380.000-430.000	390.000
Export 2 puertas	1961	460.000-490.000	
Export 2 puertas	1962	500.000-550.000	
"1500" 2 puertas	1962	600.000-650.000	
VOLVO			
4 puertas	1956	220.000-260.000	260.000
4 puertas	1959	380.000-410.000	
WILLYS			
4 puertas	1940	100.000	
Coupé sedan	1940	100.000	
4 puertas	1947	110.000-130.000	
Aerolark	1951	150.000-180.000	

el 1500

imagen de *gran clase*



VELOZ: 150 km/h.

ECONOMICO: 200 km. con 20 lts de nafta.

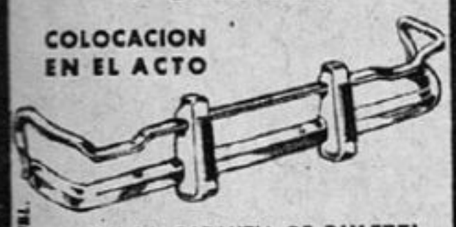
SEGURO: frenos delanteros "a disco"

ROBERTO J.
PEDELABORDE
AV. MITRE 2199 TEL. 740-2761
SERVICE AV. MITRE 351
TEL. 740-1293 - MUNRO

PROTEJA SU AUTOMOVIL CON LAS ELEGANTES Y SOLIDAS

DEFENSAS PULETTI

COLOCACION EN EL ACTO



CON LA GARANTIA DE PULETTI

CROMADO DE ACCESORIOS EN GENERAL

PULETTI y Cía.

50 AÑOS AL SERVICIO DEL AUTOMOVIL

SALGUERO 642-50

sepa ud.!

Sepa como puede tener ahora... lo que hasta ahora no pudo tener: Su automóvil, Su camión, Su tractor, en las marcas que usted elija, TOTALMENTE EN CUOTAS, utilizando los planes de Ahorro y Préstamo para el Automotor, de CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A.

CREDITO	CUOTAS
m/n 200.000	m/n 2.000
m/n 300.000	m/n 3.000
m/n 400.000	m/n 4.000
m/n 500.000	m/n 5.000
m/n 1.000.000	m/n 10.000

La solución a su problema es:

CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A.

Infórmese en nuestro local Viamonte 1703

su problema ya tiene solución

en el DEPARTAMENTO AUTOMOTORES de

ORGANIZACION ESTUAD S.R.L.

préstamos prendarios
saldos de precio
soluciones sobre ejecuciones prendarias
financiación de reparaciones
devoluciones de chapas
pagos de patentes
bajas
transferencias
y todo lo concerniente al automotor

en

ORGANIZACION ESTUAD S.R.L.

DEPARTAMENTO AUTOMOTORES

ahora en San Juan 3321 Tel. 93-9836

https://argentoteca.blogspot.com

GLANCE

sus hijos

TAMBIEN PUEDEN LEERLO!

EL SIGLO

EL GRAN DIARIO DE LA TARDE, MODERNO, AMENO... VIBRANTE!

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los camiones usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO CARACTERIST.	COTIZACIONES	VENTAS REALIZ.
ARGENTA			
	1961 pick-up	320.000-340.000	
	1962 pick-up	360.000-380.000	
	1962 p. up carrozada	410.000	
AUTOAR			
	1956 pick-up	140.000-160.000	
	1956 furgón no integr.	180.000	
	1957 pick-up	160.000	
	1959 pick-up	180.000-200.000	
BEDFORD			
6 ton.	1957 con baranda	310.000-320.000	
6 ton.	1960 con baranda	440.000-460.000	
6 ton.	1960 furgón no integr.	460.000	
6 ton.	1961 volcador	540.000-560.000	
BAQUEANO			
1 ton.	1959 pick-up	180.000-200.000	
1 ton.	1960 pick-up	230.000-260.000	260.000
1 ton.	1961 pick-up	290.000-320.000	
BORGWARD			250.000
B-611	1960 con baranda	230.000-260.000	
B-611	1961 con baranda	340.000-360.000	
B-611	1962 con baranda	400.000-420.000	
CITROEN			210.000
2 CV	1961 furgoneta	220.000	
2 CV	1962 furgoneta	240.000-260.000	
CHEVROLET			
½ ton.	1940 pick-up	110.000	
1 ton.	1946 pick-up	140.000-160.000	
6 ton.	1946 furgón no integr.	240.000-260.000	
6 ton.	1946 volcador	230.000-250.000	
1 ton.	1947 pick-up	170.000-190.000	
6 ton.	1947 con baranda	240.000-250.000	
6500	1957 volcador	400.000-430.000	
750 k.	1960 furgón no integr.	400.000	400.000
750 k.	1961 pick-up	400.000-410.000	
750 k.	1961 furgón no integr.	440.000-460.000	
DE SOTO			
1 ton.	1946 pick-up	140.000-160.000	
6 ton.	1946 con baranda	180.000	
D-500	1957 con baranda	260.000-300.000	
D-100	1960 pick-up	330.000-350.000	
D-400	1960 con baranda	550.000	400.000
D-100	1961 pick-up	380.000-410.000	
D-400	1961 volcador	530.000	
D-100	1962 furgón integral	570.000	
D-400	1962 con baranda	550.000	
DODGE			
½ ton.	1940 pick-up	90.000	
1 ton.	1946 furgón no integr.	140.000	
D-500	1957 volcador	300.000-340.000	360.000
D-100	1960 pick-up	320.000-340.000	
D-400	1960 con baranda	540.000-560.000	380.000
D-100	1961 pick-up	390.000-410.000	
D-100	1962 pick-up	470.000-490.000	
D-100	1962 furgón no integr.	510.000-530.000	
FARGO			
D-500	1957 con baranda	290.000-310.000	
D-100	1960 pick-up	330.000-350.000	
D-100	1961 pick-up	390.000-410.000	
D-400	1961 con baranda	500.000	
D-100	1962 pick-up	470.000-500.000	
FIAT			
12 ton.	1955 con baranda	550.000	
682	1958 con baranda	630.000	
FORD			
½ ton.	1940 pick-up	80.000	
1 ton.	1940 con baranda	100.000-110.000	
1 ton.	1946 pick-up	140.000-160.000	
6 ton.	1946 con baranda	180.000-200.000	
F-500 8 cil.	1957 furgón no integr.	310.000-330.000	
F-600 8 cil.	1957 volcador	340.000-380.000	
F-600 8 cil.	1957 furgón no integr.	350.000	
F-100	1960 pick-up	350.000-370.000	380.000
F-600	1960 volcador	510.000	
F-100	1961 pick-up	400.000-430.000	410.000
F-600	1961 furgón no integr.	550.000-570.000	
F-600	1961 volcador	580.000	
F-100	1962 pick-up	470.000-500.000	
F-600	1962 con baranda	580.000	
G. M. C.			
6 ton.	1957 con baranda	320.000-340.000	
6 ton.	1957 volcador	350.000	
INSTITEC			
	1955 pick-up	50.000- 60.000	
	1955 furgón no integr.	50.000- 65.000	
INTERNACIONAL			
1 ton.	1946 pick-up	130.000-150.000	
6 ton.	1946 con baranda	140.000-170.000	
6 ton.	1957 con baranda	300.000-320.000	
6 ton.	1957 volcador	340.000	
JEEP			
Willys	1946/47 pick-up	80.000-100.000	
Ika	1957 pick-up	130.000-150.000	
Ika	1958 pick-up	140.000-160.000	170.000
Ika	1959 pick-up	160.000-180.000	
Ika	1960 pick-up	190.000-210.000	
MACK			
14 ton.	1946 con baranda	220.000	
MERCEDES			180.000
170	1951 pick-up	160.000-190.000	
3500	1953 con baranda	400.000-430.000	
3500	1955 con baranda	510.000	
170	1955 pick-up	250.000-280.000	
L-312	1961 con baranda	760.000-800.000	
MORRIS			
Scamell	1957 con baranda	250.000-270.000	
Scamell	1957 volcador	260.000-290.000	
RASTROJERO			140.000
	1955/56 pick-up	150.000-170.000	160.000
	1957/58 pick-up	180.000-200.000	
	1959/60 pick-up	220.000-260.000	290.000
	1961 pick-up	270.000-300.000	
	1962 pick-up	300.000-320.000	
STUDEBAKER			
1 ton.	1957 pick-up	220.000-240.000	
6 ton.	1957 con baranda	270.000-290.000	
1 ton.	1960 pick-up	310.000-330.000	
Champ.	1961 pick-up	370.000-400.000	
1 ton.	1962 pick-up	460.000-480.000	
VOLVO			
Viking	1946 volcador	160.000-180.000	
Viking	1946 furgón no integr.	170.000	
399	1956 volcador	320.000-360.000	
WHITE			
Super Powers	1946 con baranda	170.000	
Super Powers	1948 con baranda	200.000	

precios de los autos 0 Km.

Estos precios son reales y reflejan operaciones en firme y no promedios o estimaciones. Si al comprar su unidad usted comprueba diferencias excesivas debe averiguar si eso se debe a mejoras especiales (tapizado y/o pintura nuevos), al otorgamiento de garantías o a facilidades en la financiación subsiguiente. Pero estos precios son, en general, la más correcta orientación para la compra.

AUTO UNION 100 S, 4 puertas	578.000.—
AUTO UNION Rural Universal 1000	578.000.—
AUTO UNION Sport 2 puertas	750.000.—
BAMBI	185.000.—
CISITALIA Spyder T. Special 750 c.c., 40 HP, 2 puertas	525.000.—
CISITALIA W. End Rural 750 c.c., 35 HP, 2 puertas	465.000.—
CISITALIA W. End Mixto c.c., 35 HP	465.000.—
CITROEN 2 CV, 4 puertas (mod. AZL-17 C)	390.000.—
CITROEN 2 CV, 4 puertas (mod. AZL-EC C)	397.000.—
CHEVROLET "Super 64", 4 puertas	915.000.—
DE CARLO 700, 2 puertas	340.000.—
DI TELLA 1500, 4 puertas	660.000.—
DI TELLA Magnette, 4 puertas	780.000.—
DI TELLA Traveller, 4 puertas	735.000.—
ESTANCIERA, 2 puertas, simple tracción	626.200.—
ESTANCIERA, 2 puertas, doble tracción	700.200.—
ESTANCIERA Rural Taxis, 3 puertas	644.500.—
FIAT 750, 2 puertas	414.000.—
FIAT 1500 Gran Clase, 4 puertas	727.000.—
FORD Falcon, 4 puertas Standard	801.200.—
FORD Falcon, 4 puertas De Lujo	872.405.—
ISARD 700, 2 puertas	423.500.—
ISARD 700 Kombi, 2 puertas	449.500.—
JEEP, simple tracción	387.800.—
JEEP, doble tracción	487.800.—
N.S.U. Prinz, 34 HP, 2 puertas	330.000.—
PEUGEOT 403, 4 puertas	739.000.—
PEUGEOT 404, 4 puertas	859.000.—
PEUGEOT 404, Rural, 4 puertas	939.000.—
RAMBLER Classic de Lujo 550, 4 puertas	761.600.—
RAMBLER Classic Custom 660, 4 puertas	761.600.—
RAMBLER Ambassador 990, 4 puertas	960.200.—
RAMBLER Cross Country 660, 4 puertas	834.000.—
RENAULT 4L, 4 puertas	434.800.—
RENAULT Dauphine	435.600.—
RENAULT GORDINI, 4 puertas	506.000.—
VALIANT "III", 4 puertas	910.000.—

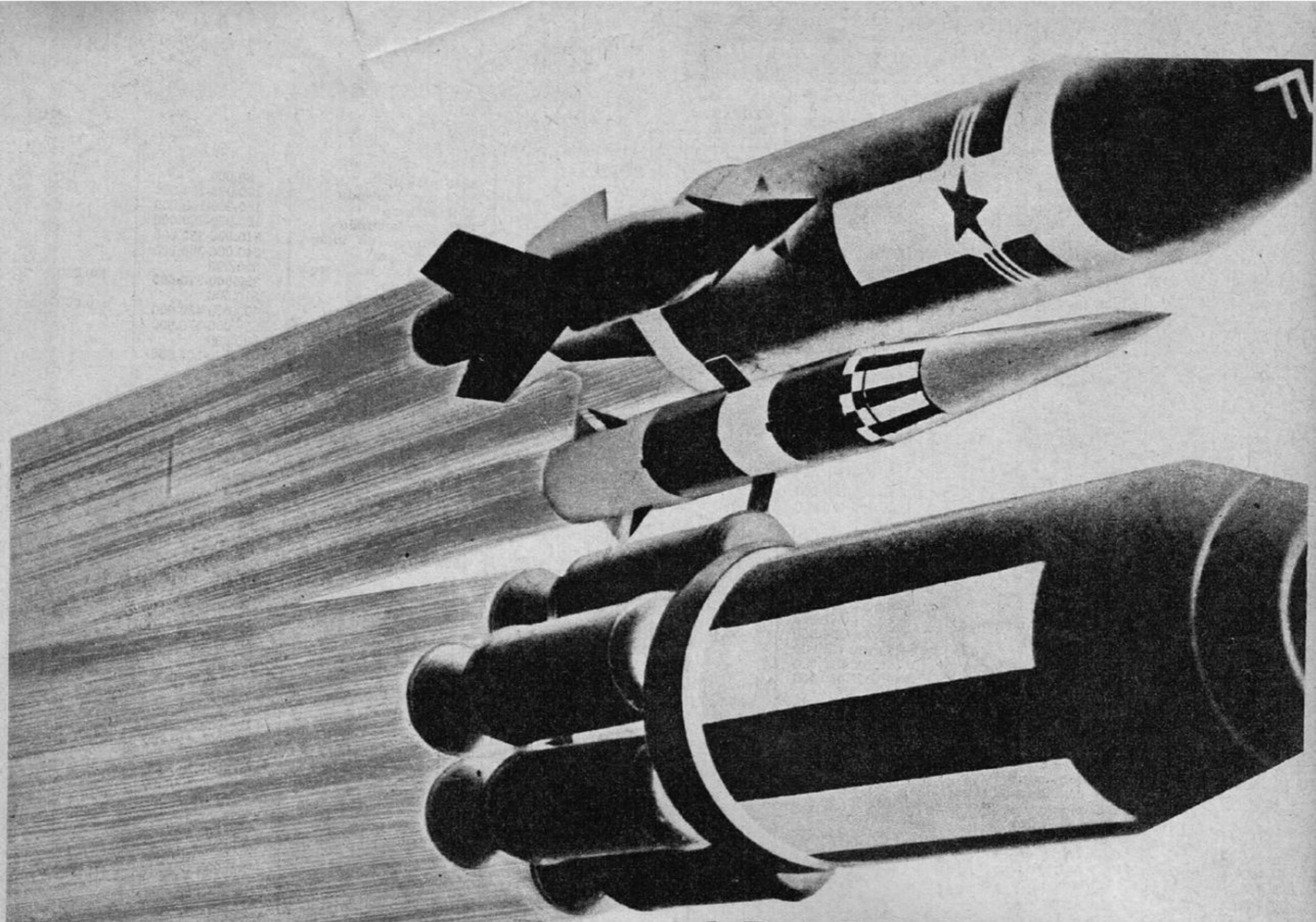
NOTA: Todas las unidades con equipo que entrega fábrica.

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 6548

Registro de la Propiedad Intelectual
Nº 767.970.

https://argentoteca.blogspot.com

FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES



¡APARECIO!
REVISTA DISNEYCLUB
¡TODO LO NUEVO PARA SUS HIJOS!

Televisión... cine... historietas de DISNEY... notas instructivas.

¡FABULOSA... MODERNA... DIDACTICA!

Revista DISNEYCLUB
la revista semanal de los chicos de hoy

¡COMPRELA TODOS LOS VIERNES!

https://argentoteca.blogspot.com

AÑOS DE ESPERA

PARA GRANDES MOMENTOS...

COÑAC

OTARD-DUPUY
RESERVA SAN JUAN

1689

https://argentoteca.blogspot.com

PIRILLO PUBLICIDAD

Fairhurst: "La Cinchada", de la serie "Juegos y Trabajos Criollos"

DE TIRO PAREJO Y CON EL MISMO AGUANTE..!

Firme en la huella, cinchador en el barro, y de
rendimiento parejo en todos los caminos,
cada uno de los modelos de automóviles Peugeot significa
el vehículo más elegante en la ciudad y el más eficaz instrumento
de trabajo en el campo

PEUGEOT 403-404

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

PEUGEOT I.A.F.A. BAJO LICENCIA PEUGEOT S.A.

D. A. P. A. S. A. DISTRIBUIDORA AUTOMOVILES PEUGEOT ARGENTINA SOCIEDAD ANONIMA

SAGARRA S.A.

https://argentoteca.blogspot.com